

POZDRAWIAMY LOTNIKÓW RADZIECKICH W DNIU ICH ŚWIĘTA!

Nr 28 (264) 8 – 14 lipca 1951

Rok VI. Cena 60 gr

U LOTNIKÓW SPORTOWYCH ZSRR

Centralny Aeroklub ZSRR im. Walerego Czkałowa skupia w swoich szeregach przodujących sportowców lotniczych.

Na zdjęciu poniżej: skoczek spadochronowy, rekordzista w skokach z opóźnieniem z dużych wysokości Włodzimierz Iwanow.

Komsomolec Jerzy Czinnow doświadczony pilot silnikowy, uczeń Anny Bodriaginy, z zawodu mechanik samolotowy. Wstąpił do Centralnego klubu w roku 1947, gdzie wyszkolił się między innymi w sporcie spadochronowym (27 skoków), a obecnie doskonali się w szybownictwie. Na zdjęciu z prawej: Czinnow przed startem na nowoczesnym szybowcu wyczynowym konstrukcji Antonowa



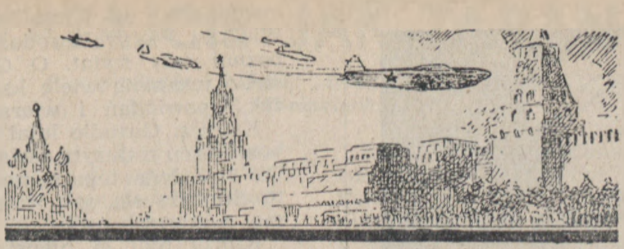




Olga Kaurowa, aktywistka moskiewskiego laboratorium małego lotnictwa od dawna pracuje w modelarstwie uzyskując poważne sukcesy. W roku 1949 modelarze nasi poznali Olgę na zawodach ZSRR i państw demokracji ludowej na Węgrzech. Olga pracuje w Centralnym Instytucie Budowy Silników Lotniczych jako starszy technik. Obecnie przygotowuje modele na wszechzwiązkowe zawody modeli latających

Do najlepszych spadochroniarek w Centralnym Aeroklubie należą I. A. Koniewa na zdjęciu poniżej (z lewej), która wykonała 50 skoków i M. I. Nikitina (z prawej), mistrz sportu spadochronowego, która ma na swoim koncie ponad 100 skoków





WIELKI DZIEŃ STALINOWSKIEGO LOTNICTWA

1 lipca narody Związku Radzieckiego obchodziły uroczyście Święto Lotnictwa. We wszystkich republikach związkowych, w tysiącach miast, miasteczek i kołchozów odbywały się pokazy lotnicze, skakali spadochroniarze, startowali modelarze. Nie darmo mówi się o Związku Radzieckim, że jest ojczyzną lotnictwa i krajem skrzydlatych ludzi. W żadnym innym kraju świata nie ma bowiem tak potężnego lotnictwa i nie ma tak wspaniałych możliwości dla jego rozwoju.

* * *

Ludzie radzieccy kochają swoje lotnictwo. Jakże może nie kochać lotnictwa Josif Dżartumlach, myśliwy z gór słonecznej Gruzji, którego szybki transport samolotem sanitarnym uratował od niechybnej śmierci po poranieniu przez niedźwiedzia? A czy mogą nie kochać lotnictwa pracownicy kołchozów, których plony stają się coraz obfitsze i bogatsze, między innymi dzięki nawożeniu pól kołchozowych przez samoloty? Albo rybacy, którym samoloty wskazują ławice ryb? Albo mieszkańcy zagubionych w tajgach aułów i osad, którym samoloty przywożą pocztę, książki, a nierzadko i żywność, jeżeli wzburzone wiosenne wody rzek odetną komunikację lądową?

To jest właśnie pierwsze źródło potęgi lotnictwa radzieckiego: miłość i poparcie, jakim darzy go całe społeczeństwo radzieckie. Lotnictwo służy tu dosłownie wszystkiemu, co tylko przyczynia się do rozwoju pokojowej potęgi Kraju Rad: nauce, odkrywającej złoża rud i zasypane osiedla na pustyni; rolnictwu, zwiększającemu z roku na rok swoje urodzaje; gospodarce narodowej, kartografii, nawet myśliwstwu, nie mówiąc już o transporcie powietrznym, obejmującym najdłuższą na świecie sieć szlaków powietrznych, największą ilość lotnisk i najwyższą przelotowość linii komunikacyjnych.

Jest jasne, że tak wspaniały rozwój lotnictwa, taką jego potęgę naród radziecki osiągnął tylko dzięki władzy radzieckiej. Przecież zaledwie sześćdziesiąt dziewięć lat temu wystartował na polach wsi Krasnoje Sioło pierwszy samolot Aleksandra Możajskiego. Wiecie, ile trudności, ile głupoty, uporu, nawet wrogości carskich urzędników musiał on pokonać, aby uzyskać patent na swój wynalazek? A ileż musieli ich pokonać genialni teoretycy — Żukowski, Czapłygin, Ciołkowski, Mendelejew, Wietczynkin...

Dopiero Wielka Socjalistyczna Rewolucja Październikowa przyniosła zasadniczy przełom w tej dziedzinie. Młoda Republika Rad, choć nękana najazdami interwentów i wewnętrznej kontrrewolucji, na osobiste polecenie Lenina i Stalina od razu otoczyła opieką lotnictwo. Powstał szereg instytutów lotniczych, rozpoczęto liczne prace naukowe, przystąpiono do konstrukcji samolotów, śmigłowców i szybowców. Każdy miesiąc niemal przynosił nowe zdobycze w dziedzinie lotnictwa i powiększał wkład radziecki w światowy rozwój lotnictwa. Złotymi głoskami w historii lotnictwa zapisane zostały takie fakty, jak przeloty Gromowa i Czkałowa, uratowanie załogi Czeluskina, prace naukowe instytutu CAGI czy wreszcie wielkie odkrycie Ciołkowskiego. Dzięki opiece partii bolszewickiej i rządu rosły i potężniały pierwsze na świecie skrzydła socjalizmu.

Po zwycięskiej wojnie z faszyzmem, w której lotnictwo radzieckie wykazało raz jeszcze swoją niezwyciężoną potęgę, otworzyły się przed nim jeszcze wspanialsze perspektywy rozwojowe. Doskonałe samoloty komunikacyjne i sportowe, skonstruowane po zakończeniu wojny; nowoczesne i niedoścignionej jakości samoloty odrzutowe wszystkich typów i rodzajów; imponujący rozwój sportu lotniczego — to wszystko składa się na potęgę lotnictwa radzieckiego.

Drżą przed tą potęgą imperialiści, boją się jej podżegacze wojenni. Pamiętają oni dobrze, że faszyści hitlerowscy stracili 75 000 swoich samolotów podczas drugiej wojny światowej właśnie w wyniku działań lotnictwa radzieckiego. Wiedzą oni dobrze, że takich ludzi, jak Maresjew, Kożedub, Pokryszkin, Gastello nie ma i nie może być w żadnym lotnictwie imperialistycznym, wielu jest ich natomiast w lotnictwie radzieckim. I dlatego lotnictwo radzieckie stanowi tak ważny czynnik w zachowaniu pokoju na świecie.

Dzień 1 lipca w Związku Radzieckim jest świętem lotnictwa, służącego sprawie pokoju. Mówią o tym dobitnie rekordy sportowe, znajdujące się w posiadaniu pilotów i spadochroniarzy radzieckich; mówią o tym miliony hektarów opylonych lasów, nawożonych pól, odkażanych jezior, tysiące chorych, uratowanych dzięki transportowi lotniczemu, ilość pasażerów przewożonych we wszystkich kierunkach ogromnego Związku Radzieckiego, ilość przesyłek, listów, bagaży. Mówią wreszcie o tym osiągnięcia lotnictwa wojskowego; mistrzostwo pilotów, wspaniały sprzęt, wyszkolenie załóg.

Święto Lotnictwa Radzieckiego to dzień, w którym cały naród radziecki demonstruje swą miłość do stalinowskiego lotnictwa, wierność i zaufanie dla Partii i Rządu, czujność w obronie pokoju i komunistycznego budownictwa. Tym celom służy lotnictwo radzieckie.

Młode lotnictwo ludowej Polski, które powstało i rośnie dzięki pomocy wielkiego Kraju Rad widzi w lotnictwie radzieckim swój niedościgniony wzór. Lotnicy nasi pozdrawiają gorąco swoich starszych braci — stalinowskich sokołów w dniu ich święta.

W wywiadzie udzielonym przedstawicielom dziennika „Trud" Bohater Związku Radzieckiego, generał lotnictwa Kamanin podkreślił, że historia rozwoju lotnictwa radzieckiego jest niezwykle bogata. W Rosji skonstruowano pierwsze samoloty, silniki lotnicze, wielosilnikowe samoloty, wodnopłaty. Konstruktorzy radzieccy zbudowali pierwsze samoloty o napędzie odrzutowym.

Ubiegły rok — oświadczył generał Kamanin — był okresem dalszego, niezwykle szybkiego rozwoju radzieckiej nauki lotniczej i techniki. Święto Lotnictwa ludzie radzieccy witają nowymi sukcesami w dziedzinie doskonalenia swego lotnictwa.

W pokazie lotniczym, który odbędzie się na lotnisku tuszyńskim, wezmą udział setki samolotów. Zaszczyt otwarcia pokazów przypadnie pilotom-sportowcom, wychowankom aeroklubów Wszechzwiązkowego Towarzystwa Współpracy z Lotnictwem (DOSAW).

W drugiej części pokazu lotniczego wezmą udział piloci Wojskowych Sił Lotniczych ZSRR, którzy po raz pierwszy w roku bieżącym zademonstrują figury wyższego pilotażu na samolotach konstrukcji Bohatera Pracy Socjalistycznej — Mikojana. W pokazie wezmą również udział samoloty konstrukcji Bohatera Pracy Socjalistycznej — Jakowlewa, przystosowane do startu i lądowania na małej przestrzeni. Następnie odbędą się przeloty samolotów wojskowych najnowszych typów. Z kolei nad lotniskiem przeciągną eskadry bombowców konstrukcji Bohatera Pracy Socjalistycznej — Tupolewa oraz eskadry samolotów konstrukcji Bohatera Pracy Socjalistycznej — Iliuszyna. Po raz pierwszy w pokazie lotniczym wezmą udział samoloty morskie konstrukcji Tupolewa i Bierijewa.

Pokaz lotniczy zakończy desant spadochronowy.



LUDZIE
O KTORYCH PAMIĘĆ NIE GINIE

26-go czerwca br. upłynęło 10 lat od dnia śmierci Bohatera Związku Radzieckiego Mikołaja Gastello i jego bohaterskiej załogi. Ich heroiczny czyn nie został zapomniany i nie może być zapomniany. Jest on wzorem wielkiej odwagi i wspaniałego poświęcenia ludzi radzieckich dla pokoju i szczęścia ich socjalistycznej ojczyzny.

Nazwisko Gastello, które ukazało się w odniesieniu Radzieckiego Biura Informacyjnego w początkach Wielkiej Wojny Narodowej poznał cały świat. O Gastello napisano wiele książek, opowiadań i wierszy.

Kapitan Gastello latał na bombowcu o dużym zasięgu DB-3. Załoga tego samolotu składała się, jak wiadomo, z czterech osób.

Kimże byli ci nieustraszeni towarzysze kapitana Gastello? Jak się nazywali, skąd pochodzili, czym się zajmowali, w jaki sposób stali się godni swojego dowódcy? Wszystkie te pytania były dotąd niewyjaśnione.

Sprawą tą zajęło się Mińskie Muzeum Wojny Narodowej. Zorganizowało ono ekspedycję w rejon wypadku i zajęło się badaniem jego okoliczności i zbieraniem danych o bohaterskiej załodze.

Dzięki pomocy miejscowych kołchoźników znaleziono szczątki samolotu kapitana Gastello. Odszukano także wniosek o przyznanie kapitanowi Gastello tytułu Bohatera Związku Radzieckiego. Znajdują się w nim nazwiska jego bojowych towarzyszy: lejtenanta Skorobogatego, lejtenanta Burdieniuka, starszego sierżanta Kalinina.

Ekspedycja nie zadowoliła się tymi odkryciami. Skomunikowano się z Dowództwem Sił Powietrznych ZSRR i poproszono o wydanie dokumentów dotyczących załogi kapitana Gastello. Prośba została załatwiona przychylnie i obecnie w posiadaniu muzeum mińskiego znajdują się fotografie i wszystkie dokumenty, dotyczące bohaterskiej załogi.

Z dodumentów tych wynika, że z chwilą gdy maszyna została trafiona i zaczęła się palić, załoga samolotu miała możność opuszczenia maszyny. Lecz trzej bohaterscy członkowie załogi, porwani przykładem wielkiej odwagi i silnej woli swego ulubionego dowódcy nie opuścili samolotu. Radzieccy lotnicy wspaniałym bohaterstwem uwieńczyli godzinę swej śmierci i do końca z honorem wypełnili swój obowiązek wobec ojczyzny.

Dalej znajdujemy w dokumentach krótką i treściwą charakterystykę członków bohaterskiej załogi.

„Anatolij Burdieniuk urodził się w r. 1922 we wsi Karmałka obwodu Kujbyszewskiego w rodzinie chłopskiej. Ukończył 9 klas szkoły średniej w Świerdłowsku, uczył się w szkole lotniczej, w r. 1938 wstąpił do Komsomołu. Do Armii Czerwonej zaciągnął się ochotniczo".

Przeglądając dalej dokumenty znajdujemy list kapitana Nowikowa, który uczył Burdieniuka w szkole lotniczej, a w którym charakteryzuje on swego ucznia w krótkich, twardych, żołnierskich słowach: „Anatolij Burdieniuk — lejtenant. Specjalność nawigatora zna i kocha. Nawigacyjne ćwiczenia w locie wykonał zupełnie dobrze. W powietrzu pracuje pewnie, dobrze orientuje się. Dyscyplina wzorowa."

Podobne dokumenty znajdujemy w aktach Grzegorza Skorobogatego. Był on o 5 lat starszy od swego przyjaciela Burdieniuka. Urodził się na Ukrainie we wsi Chotiejewka obwodu Czernigowskiego. Był synem pastucha. Uczył się w technikum włókienniczym w Klincach następnie pracował w fabryce włókienniczej w mieście Rasskazowo jako technolog. Był członkiem komitetu Komsomołu i redaktorem gazetki ściennej. Dużo czasu poświęcał pracy społecznej.

A oto jak charakteryzuje Skorobogatego szkoła lotnicza, w której się uczył:

„Oddany partii Lenina-Stalina i socjalistycznej ojczyźnie, wyrobiony politycznie i moralnie. Sumienny, pracowity, obowiązkowy. Wśród kolegów cieszył się dużym autorytetem. Jest energiczny, pełen inicjatywy, bardzo wymagający w stosunku do siebie. Dyscyplina wzorowa.

Czwartym członkiem załogi kapitana Gastello był komsomolec, starszy sierżant Aleksy Kalinin. Skończył on przed wojną szkołę wojskową i zdobył specjalność strzelca-radiotelegrafisty. To on właśnie nadawał ostatni radiogram z palącego się samolotu. To niestety wszystko co udało się pracownikom muzeum dowiedzieć o Kalininie.

Wiemy już teraz, kto towarzyszył kapitanowi Gastello w ostatnim bohaterskim locie. Ludzie, którzy znali swój cel, ludzie z silną wolą i wielką odwagą, bezgranicznie oddani swojej ojczyźnie. Tak wychowała ich partia bolszewicka. Tacy pozostaną oni na zawsze w pamięci wdzięcznego narodu, za którego szczęście i pokojową pracę oddali swe młode, piękne życie.

Opracował
ROMAN FRENKEL



Na zdjęciach od lewej: Anatolij Burdieniuk, Grigorij Skorobogaty i Aleksy Kalinin — członkowie załogi samolotu kapitana Gastello

LATAJCIE JAK TARAN

(opowiadanie z książki „Drogocenny ładunek" M. Bielachowa)

Latem 1931 roku do komitetu miejskiego organizacji komsomolskiej w mieście Kirowogradzie przyszedł dziewiętnastoletni komsomolec Grzegorz Taran i usilnie prosił o wysłanie go do szkoły lotniczej.

— A czy zwolnią cię z fabryki? — zapytał instruktor komitetu miejskiego, wiedząc, że Taran jest przodownikiem pracy w fabryce „Czerwona Gwiazda".

— Zwolnią na pewno, jeżeli bardzo poproszę.

— No, a jak jest z twoim zdrowiem? — uśmiechając się zapytał instruktor.

— Dotychczas nie chorowałem nigdy — poważnie odpowiedział Taran.

Instruktor zaśmiał się, zaśmiali się wszyscy obecni w biurze. Nie można było wątpić o stuprocentowym zdrowiu Tarana. Młodzieniec był szeroki w barach, silnie zbudowany, opalony. Bicepsy na jego ramionach napięte były jak u boksera. Wydawało się, że jego wielkie ręce bez trudu potrafią przełamać grubą drewnianą belkę. Na sympatycznej, dobrej twarzy figlarnie błyszczały piwne oczy. W uśmiechu ukazywały się równe, białe zęby.

— A więc jesteś zdrów? — powtórzył pytanie instruktor.

— Być może, że w dzieciństwie kiedyś chorowałem, ale nie pamiętam.

Tarana skierowano do szkoły lotniczej. Żadne zajęcia nie były dla niego nudne ani uciążliwe. Z entuzjazmem i uporem studiował teoretyczne i praktyczne przedmioty.

Kiedy po raz pierwszy pilotował samolot, instruktor był zdumiony.

— Powiedz no przyjacielu — zapytał Tarana — gdzie ty dawniej latałeś?

— Nigdzie nie latałem.

— Możesz to innym opowiadać, ale mnie nie oszukasz! Czyżbyś się urodził pilotem, czy co?

Grzegorz zaśmiał się wesoło:

— To znaczy, że dobrze prowadziłem maszynę?

— No tak, prawie tak samo dobrze, jak ja.

Rok przed ukończeniem szkoły, uczeń Taran był już instruktorem. Szkolił innych w lataniu na „U-2", a sam uczył się latać na „P-5" i odbywał nocne loty.

— Latajcie, jak Taran — mawiali instruktorzy do uczniów szkoły.

W czasie wojny każdy chłopiec, zanim zobaczył samolot, poznawał po warkocie silnika czy to leci swój czy niemiecki. Gdy słychać było równy, jednostajny dźwięk „u-u-u" dzieci i dorośli nie przerywali swoich zajęć i spokojnie podnosząc głowy, śledzili wzrokiem radziecki samolot. Ale gdy rozległo się przeciągłe „au-au-au..." niepokój ogarniał spokojnych mieszkańców: wszyscy wiedzieli, że leci faszystowski samolot. Działa przeciwlotnicze otwierały ogień, myśliwce wznosiły się w powietrze, aby przeciąć drogę wrogowi.

W nocy, poznać można tylko po warkocie silnika czyj samolot leci. Niemcy również rozpoznawali samoloty po warkocie silników. Swoje „au-au..." niemieckie działa przeciwlotnicze przepuszczały, a lotniska zapalały im światła, za to samoloty o równym warkocie zasypywali huraganowym ogniem.

...Mroźną nocą 1942 roku nad ziemią smoleńską, zajętą przez okupantów, śmiało leciał wielki samolot. Jego „au-au" wyraźnie rozlegało się w powietrzu i żadne działo przeciwlotnicze nie otworzyło ognia.

Kiedy samolot podleciał nad niemieckie lotnisko zapalono tam natychmiast światła orientacyjne. Ale samolot nie lądował. „au-au" oddalało się od lotniska, aż zamarło gdzieś w oddali.

Tym razem hitlerowcy zostali oszukani — to przeleciał nie faszystowski, lecz radziecki samolot, który prowadził znany pilot Grzegorz Taran.

Gdy Niemcy oświetlili lot nisko. Taran spojrzawszy w dół powiedział z uśmiechem:

(d. c. na str. 438)



— Mrugaj sobie, mrugaj — i tak nas nie zwabisz! Śpieszymy się i nie możemy wstąpić do was z wizytą.

Drugi pilot Szustow dodał:

— Tymczasem do widzenia! Poświećcie nam w drodze powrotnej!

Po upływie godziny samolot leciał z powrotem i na lotnisku znowu usłużnie zamigotały światła. Samolot przeleciał. Z tym samym wyjącym dźwiękiem minął linię frontu. A potem już ze swym zwykłym równym warkotem poleciał do swojej bazy. Taran tryumfował.

Maszyna „LI-2" pomalowana była na biały kolor i Taran pieszczotliwie nazwał ją „Śnieżką". Na tle ziemi, pokrytej śniegiem samolot był doskonale zamaskowany. „Śnieżka" miała równy warkot, tak jak wszystkie samoloty radzieckie. I kiedy nocą Taran leciał na tyły wroga, Niemcy otwierali ogień z dział przeciwlotniczych.

Jakby ich oszukać? jakby skrycie przejść ponad nimi?

Taran zamyślił się: czy nie można by zmusić „Śnieżkę" aby śpiewała po niemiecku? Niemcy mają silniki Diesla i dlatego warczą nie równo, lecz wyją. A gdyby tak dać różne obroty swoim silnikom?

Siedząc przy sterze Taran rozpoczął próby doświadczalne. Dał jednemu silnikowi mniej obrotów, niż drugiemu, i samolot zawarczał: „au-au... au-au..."

— Nie, jeszcze źle śpiewasz! — powiedział Taran.

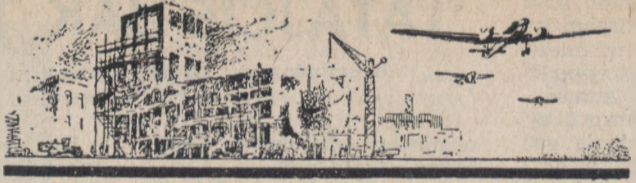
— Zwolnij lewy — poradził Szustow.

Warkot zmienił się i stał się bardziej podobny do niemieckiego. „au-au... au-au..."

Jak skrzypek nastraja swoje skrzypce, naciągając to jedną, to drugą strunę, tak samo Taran dodawał i ujmował obroty silnikom, póki samolot nie zawarczał zupełnie tak samo, jak niemiecki bombowiec „Ju-88".

— Latajcie, jak Taran — mówili dowódcy oddziałów swoim lotnikom.

Na skraju lotniska siedziała na trawie grupa lotników, wśród których ulokował się wygodnie Grzegorz Taran. Była to krótka chwila odpoczynku i jak zwykle w takich wypadkach lotnicy zebrali się razem. Taran opowiadał z ożywieniem: (cdn)



CO ZOBACZĄ MIESZKAŃCY MOSKWY W TUSZYNO

Pokazy lotnicze pod Moskwą cieszą się dawno wielką popularnością. Na lotnisko Tuszyńskie — miejsce tradycyjnego święta — w dniu defilady lotniczej przy jeżdżają setki tysięcy ludzi. Zbierają się tu, by radować się mistrzostwem stalinowskich sokołów i osiągnięciami ojczystej techniki lotniczej. Obszerny i urozmaicony program święta lotniczego składa się z trzech części, zawierających pokaz osiągnięć DOSAW, pilotów wojskowych i spadochroniarzy.

Rozpoczęcie święta oznajmi 20 salw artyleryjskich ze 100 dział. Przy dźwiękach Hymnu Państwowego ZSRR ukażą się na niebie samoloty — chorążowie. Przelecą one nad lotniskiem ze sztandarem, na którym widnieje portret twórcy radzieckiej Floty Powietrznej — wielkiego Stalina, flagi Sił Powietrznych Armii Radzieckiej, hasło „Naprzód, do komunizmu!" i sztandary 16 republik związkowych. Za nimi polecą cztery samoloty ze sztandarami DOSAW. Nad odświętnie udekorowanym lotniskiem przeleci grupa samolotów „Jak-18", odtwarzających swym szykiem wyrazy, wypowiadające uczucia wszystkich ludzi radzieckich: „Chwała Stalinowi".

W pierwszej części lotnicy na sportowych samolotach konstrukcji Jakowlewa zademonstrują figury wyższego pilotażu. Zademonstrują pilotaż również 5 samolotów, pilotowanych przez lotniczki z Bohaterem Związku Radzieckiego Maryną Czeczniewą na czele.

Pięknym momentem święta stanie się równoczesny pilotaż 25 samolotów, na których czele będzie leciał posiadacz międzynarodowych rekordów lotniczych — Forostienko. Pilotaż tak wielkiej grupy wymaga szczególnej precyzji. Moskwiczanie zobaczą różnorodne typy szybowców. Na trzech szybowcach konstrukcji Antonowa zademonstrują swe osiągnięcia pilotki szybowcowe.

W drugiej części defilady lotniczej pokażą swe mistrzostwo lotnicy wojskowi. Po raz pierwszy zostanie zademonstrowany pilotaż na samolotach konstrukcji Mikojana: setki tysięcy moskwiczan ujrzy na lotnisku pilotaż piątki myśliwców.

Dziewięć samolotów w zwartym szyku wykona „Pętlę Niestierowa", następnie w szyku trójkowym wykona bardzo skomplikowane zwroty ogniwami dokoła podłużnej osi czołowych samolotów i wiele innych skomplikowanych figur wyższego pilotażu.

Następnie przelecą jeden po drugim myśliwce konstruktorów Ławoczkina, Mikojana i Jakowlewa.

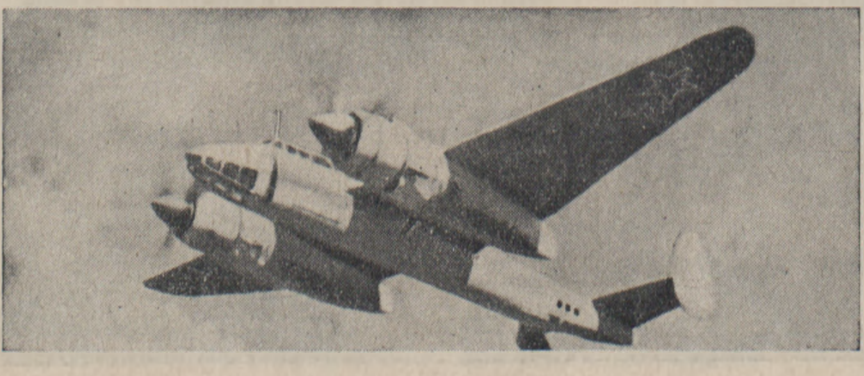
Nad lotniskiem przelecą kolumny wielosilnikowych bombowców oraz myśliwców konstrukcji Mikojana.

Podczas defilady powietrznej widzowie ujrzą po raz pierwszy samoloty lotnictwa morskiego konstruktorów Tupolewa i Beriewa. Po raz pierwszy zostaną zademonstrowane nowe lekkie samoloty konstrukcji Jakowlewa.

W trzeciej części defilady lotniczej na Lotnisku Tuszyńskim pokażą swe mistrzostwo spadochroniarze radzieccy. Po skoku grupy czołowej sportowcy-spadochroniarze zademonstrują skoki z opóźnionym otwieraniem spadochronów. Wyląduje masowy desant spadochroniarzy.

Święto Lotnictwa Stalinowskiego w Tuszynie będzie przeglądem zdobyczy lotnictwa radzieckiego, wspaniałą rewią techniki i mistrzostwa. Święto to będzie sprawozdaniem z osiągniętych sukcesów sokołów stalinowskich i pracowników przemysłu lotniczego, złożonym narodowi, partii bolszewickiej i wielkiemu Stalinowi.

...Nad lotniskiem w Tuszyno przelecą najnowocześniejsze samoloty wszelkich typów skonstruowane przez radzieckich inżynierów lotniczych i wybudowane rękoma radzieckich robotników. Lotnictwo ZSRR, potężny czynnik w walce o zabezpieczenie pokoju — zademonstruje swą sprawność



ŁAWOCZKIN I JEGO SAMOLOTY



Siemion A. Ławoczkin urodził się w Smoleńsku w 1900 roku. Studia odbywał w Kursku do roku 1917, po czym po Rewolucji Październikowej wstępuje do Armii Czerwonej. Kończy wyższą uczelnię politechniczną, specjalizując się w zagadnieniach aerodynamiki. Dzięki ogromnej wytrwałości w pracy i zdolnościom, awansuje wkrótce na kierownika jednego z biur konstrukcyjnych w przemyśle lotniczym.

Rok 1938 — to pierwszy lotniczy sukces Ławoczkina. W tym roku Ławoczkin wespół z inż. inż. Gorbunowym i Gładkowem konstruuje samolot ŁAGG-1 (skrót literowy od nazwisk trzech konstruktorów).

Jak zwykle, prototyp jest kopalnią materiału porównawczego i źródłem nowych doświadczeń. Próby i badania trwają do roku 1939. Wybucha wojna. Biura konstrukcyjne ZSRR nie ustają w pracy. Trójka inżynierów z Ławoczkinem na czele opracowuje w 1940 roku samolot myśliwski o nowoczesnej i charakterystycznej sylwetce, której np. typowy dla Ławoczkina statecznik pionowy pozostanie prawie we wszystkich późniejszych konstrukcjach.

W roku 1942 powstaje słynny ŁA-5, dalsza wersja „trójki" — już z silnikiem gwiaździstym. ŁA-5, to pogromca hitlerowskich Me-109 i FW-190, samolot, na którym bohaterscy lotnicy radzieccy walczyli nad Stalingradem. Samoloty Ławoczkina od tej pory noszą oznaczenie ŁA, gdyż dwaj inżynierowie Grobunow i Gładkow otrzymali inne zadania konstrukcyjne.

Po bitwie stalingradzkiej Ławoczkin otrzymuje tytuł Bohatera Socjalistycznej Pracy. Z chwilą gdy został wyprodukowany silnik ASZ-82 (Arkadiusza Szwecowa) powstaje dalsza wersja ŁA-5, ŁA-7. Wyróżnia się ona jeszcze bardziej pedantycznym opracowaniem aerodynamicznym, niż maszyny poprzednie. Na początku roku 1944 pojawia się ta szybka maszyna na frontach walk wyzwoleńczych Armii Radzieckiej. W tymże roku Ławoczkin zostaje laureatem Nagrody Stalinowskiej.

W krótkim czasie badając nowe źródła napędowe Ławoczkin konstruuje dalszą wersję ŁA-7 z pomocniczymi rakietami, które pozwoliły na przyśpieszanie lotu w decydujących momentach walki powietrznej. Istniały dwa warianty. Pierwszy z rakietą umieszczoną w tylnej części kadłuba i drugi z dwoma rakietami zamieszczonymi pod skrzydłami. ŁA-7 był szybszy od najszybszych odrzutowych maszyn hitlerowców.

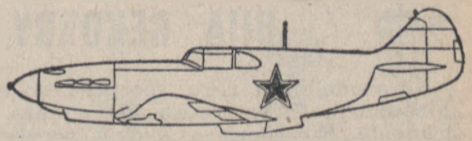
Samoloty Ławoczkina z okresu wojny były przeważnie konstrukcji mieszanej ze słynnym drewnem uszlachetnionym, dumą radzieckiej techniki, na czele.

Przy końcu wojny Ławoczkin przechodzi na konstrukcje wyłącznie metalowe, co widać już w opracowaniu ŁA-7 jako maszyny dwumiejscowej przeznaczonej do szkolenia pilotów myśliwskich.

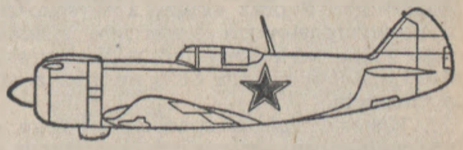
W 1946 roku powstaje ŁA-9, całometalowy myśliwiec o wysokich właściwościach maszyny myśliwskiej z silnikiem tłokowym. Eksperymentalną maszyną Ławoczkina był ŁA-9, wyposażony w dwa niewielkie silniki strumieniowo-pulsacyjne.

Jedną z ostatnich maszyn z silnikiem tłokowym jest ŁA-11, odznaczający się dużą prędkością lotu i czystością linii. Następne konstrukcje Ławoczkina to już maszyny z napędem odrzutowym (np. ŁA-15 i ŁA-17), maszyny na wskroś nowoczesne i przystosowane do wszelkich warunków, jakie stawia się w dobie obecnej samolotom myśliwskim.

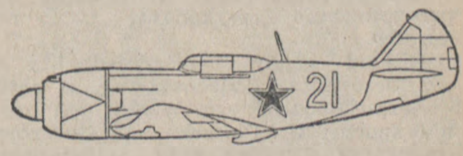
P.



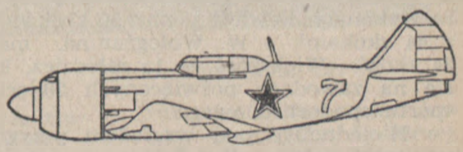
LAGG-3



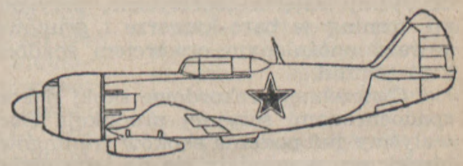
LA-5



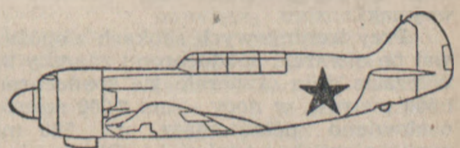
LA-7



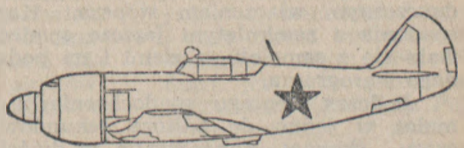
LA-7



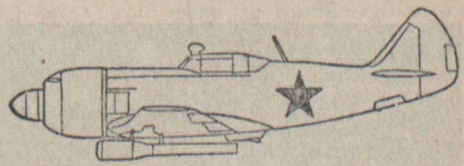
LA-7



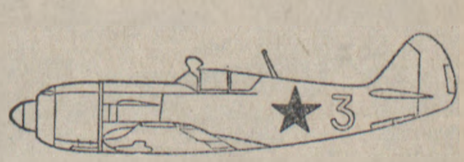
LA-7



LA-9



LA-9



LA-11

LOTNICTWO RADZIECKIE SŁUŻY SPRAWIE POKOJU

E. N. WŁADYMIRSKA

Zasłużona Mistrzyni Sportu

RADZIECKIE SPADOCHRONIARKI BIJĄ REKORDY

Jesienią 1950 roku sportsmenki - spadochroniarki Społecznego Towarzystwa Współpracy z Lotnictwem dokonały rekordowego skoku nocnego z wysokości 5 500 metrów, spadając z zamkniętym spadochronem 3 533,3 metra oraz skoku z wysokości 6 300 metrów z natychmiastowym otwarciem spadochronu. Oprócz tego został wykonany indywidualny skok z wysokości 6 000 metrów, w tym 4 820 metrów z zamkniętym spadochronem.

Historia sportu spadochronowego nie znała jeszcze podobnych wyczynów. Jako trener grupy i uczestniczka skoków, pragnę opowiedzieć, jak odbywało się przygotowanie i wykonanie tych niezwykłych rekordów.

Skład grupy był niejednolity. Ponad połowa uczestniczek zjechała się z różnych obwodów Związku Radzieckiego. Wśród nich były trzy mistrzynie sportu: G. Piasecka, A. Gusarowa i ja, sportsmenki M. Nikitina i W. Seliwierstowa, mające po 80 — 100 skoków, A. Sułtanowa i I. Konjajewa które wykonały niewiele ponad 50 skoków, Ł. Wasilionok, z 44 skokami i W. Wołogżanina, mająca zaledwie 34 skoki. Większość — to młodzież, która wyróżniła się na zawodach poświęconych 20-leciu radzieckiego sportu spadochronowego.

Niejednolity pod względem przygotowania skład wymagał dobrze obmyślanego, i jednocześnie niezbyt obszernego, programu treningów. W planie przewidziałyśmy zajęcia teoretyczne, przygotowanie na ziemi, trening w baro-kamerze i grupowe skoki treningowe z opóźnionym otwarciem spadochronu o 20, 30 i 40 sekund.

Ćwiczebne i rekordowe skoki dokonywane były ze spadochronami seryjnej produkcji. Barografy instalowałyśmy już podczas skoków treningowych by uczestniczki przyzwyczajały się do tego dodatkowego obciążenia, oraz by móc kontrolować przebieg spadania. Stopery przymocowywało się paseczkiem do dłoni lewej ręki.

Przy treningowych skokach z opóźnieniem pozostawał po otwarciu spadochronu znaczny zapas wysokości. W czasie dnia otwierało się spadochron na wysokości 1 500 metrów, w nocy — na 2 000 metrów. Dla kontroli nastawiano półautomaty na 500 metrów poniżej wspomnianych wysokości. Obliczanie czasu trwania swobodnego spadania odbywało się przez liczenie z jednoczesnym włączeniem stopera. Kontrola techniki spadania z zamkniętym jeszcze spadochronem odbywała się z samolotu, z ziemi i na podstawie kontrolnego barogramu.

Podczas treningu spadochroniarki opuszczały samolot w jedno do półtora sekundowych odstępach czasu, skoków dokonywano w dwóch partiach po 4 — 5 ludzi w każdej.





Spadochroniarki radzieckie przygotowują się do rekordowego skoku grupowego z wysokości 6 300 metrów. Pierwsza z lewej — Zasłużona Mistrzyni Sportu E. N. Władymirska

Skład grupy skaczących w pierwszej i drugiej partii, jak również kolejność porzucania samolotu przez uczestniczki skoków, były podczas każdego treningu zmieniane. Z otwartych drzwi samolotu mogłam obserwować spadające spadochroniarki od chwili opuszczenia samolotu do chwili otwarcia spadochronu. W ten sposób miałam możność lepszej kontroli stylu i dokładności wykonania skoków z opóźnionym otwarciem spadochronu przez każdą z uczestniczek. Skacząc jako ostatnia w drugiej partii, udawało mi się czasem podczas szybkiego spadania nie tracić z oczu lecącej przede mną sportsmenki.

Ustalenie wysokości otwarcia spadochronu na 1 500 — 2 000 metrów nad ziemią wpłynęło dodatnio na wykonanie skoków treningowych! Spadochroniarki mogły śmiało szukać najwygodniejszej pozycji ciała podczas szybkiego spadania i nie musiały przed czasem chwytać za otwierającą spadochron rączkę.

Po każdym treningu omawiałyśmy szczegółowo wykonanie skoków przez poszczególne uczestniczki. Pomagało nam to usuwać błędy. Szczególną uwagę zwracało się na to, by nie wpadać podczas spadania w korkociąg i na szybkie wychodzenie z korkociągu jeśli wypadek taki ma miejsce.

W pierwszym dniu ćwiczeń spadanie nieomal u wszystkich odbywało się w bezładzie. W rezultacie treningów sportsmenki przyswoiły sobie technikę skoków z opóźnionym otwarciem spadochronu, a niektóre opracowały własny styl skoku. I tak A. Gusarowa w większości wypadków „leci" na lewym boku — lewa ręka wyciągnięta do przodu. nogi rozwarte. Ł. Wasilionok spada na prawym boku.

W przygotowaniach do rekordów i w ich ustanowieniu odegrała znaczną rolę obsługa. Do najdrobniejszych szczegółów było obmyślane zagadnienie opieki lekarskiej, odpowiedniej diety. stałej i fachowej kontroli przy układaniu spadochronów oraz przy sprawdzaniu przyrządów. Wydatnie pomagała nam załoga samolotu, w składzie której był doświadczony spadochroniarz.

W. Wołogżanina, najmłodsza uczestnica, mająca i teraz mniej niż 50 skoków, tak mówi o przygotowaniach do rekordu:

— „Myślałam, że kierowanie ciałem podczas szybkiego spadania jest niemożliwe. Wyskakując z samolotu zwijałam się w kłębek i w takiej pozycji kręciło mną we wszystkie strony. Wpadając w korkociąg wykonywałam gwałtowne ruchy. Czasem to pomagało, a jeśli nie — otwierałam spadochron. W czasie treningu przekonałam się, że ciałem można kierować".

Ciekawa jest wypowiedź W. Seliwierstowej:

— „Bardzo pożyteczne było szczegółowe teoretyczne omawianie naszych skoków. Dzięki temu zrozumiałam, że korkociąg nie jest niebezpieczny i że z pozycji tej można zawsze wyjść, a przy ostatecznym treningu można w ogóle uniknąć korkociągu!"

Jakże dokonano rekordowych skoków?

(cdn)

LUDZIE NA SPADOCHRONACH

„Pod nami las, rzeki nurt kryniczny — i żurawie ciągnące nad nimi.“

Właśnie teraz, gdy z kabiny samolotu oglądam przecudny „polski błękit“ nieba, las pod nami i wijącą się rzeczkę wśród skał przypomniał mi się wiersz o pierwszym skoku spadochronowym, który drukowany był w ubiegłym roku w „Skrzydlatej Polsce“ Za chwilę nadlecimy nad „pole spadochronowe“, gdzie będę mógł obserwować ćwiczebne skoki uczniów Centrum Wyszkolenia Spadochronowego Ligi Lotniczej.

Maszyna posłuszna woli pilota kładzie się w skręt — idziemy nad literą „T“.

W lusterku z przedniego siedzenia obserwuję mojego pilota. Jak zwykle spokojny, uśmiechnięty. Oczy jego, widoczne przez lotnicze okulary, patrzą na wszystkie strony szukając miejsca desantu. Jest! Pod słońcem widać ceeseskę, jak dolatuje nad wyznaczone miejsce.

„Mój“ pilot wskazuje samolot ze skoczkiem. „Mój“ pilot jest, muszę to od razu wyjaśnić, przodownikiem pracy w CWS. Potrafi cały dzień wyrzucać skoczków i twierdzi, że taki lot pasażerski jaki wykonuje ze mną mało go interesuje. (cóż, jestem bez spadochronu!). Ma 23 lata. Nazywa się Czesław Bieszczad i lubi obserwować skoki swoich chłopców. Ale nie tylko obserwować, bo każdy skok z jego maszyny, to głęboka analiza, to cenne doświadczenie. Instruktor na starcie często pyta go o zdanie, jak skoczył ten lub tamten. Bieszczad jest zawsze bliżej skaczącego. Widzi on, jak skoczek opuszcza kabinę, w jaki sposób odrywa się od samolotu i czy poprawnie otwiera spadochron.

Tuż po skoku na przymkniętym gazie, krąży nad rozpostartą czaszą spadochronu doglądając, jak orzeł pisklęta, powierzonych jego opiece skoczków.

Kol. Bieszczad — to zapalony szybownik i skoczek spadochronowy. W kraksie szybowcowej doznał kiedyś poważnego uszkodzenia nogi. Z bólem myśli, że to już koniec latania. W szpitalu czyta o bohaterze radzieckim. Maresjewie, o prawdziwym człowieku. Otucha wstępuje w jego serce. Z wielkim trudem, przechodząc setki badań wraca do lotnictwa. Dziś „wyrzuca“ skoczków ze swojego CSS-13, a robi to po mistrzowsku tak jakby sam miał skakać.

Swoje obserwacje skoków pragnie opublikować, aby podzielić się doświadczeniami ze wszystkimi sportowcami lotniczymi.

Sądzę, że wkrótce je opublikuje w jednym z pism lotniczych.

Wychyleni z kabiny obserwujemy skok. Skoczek już jest na skrzydle. Odrywa się. Leci. Raz dwa, trzy — osiem sekund. Widać, że to nie nowicjusz, otrzymał trudne zadanie. Pięknie bieli się czasza spadochronu na tle ziemi. Spiral — i w krótkim czasie lądujemy.

Kto skakał?

Kolejny, 16 skok, który oglądałem przed chwilą wykonał Jurek Łaboda instruktor małego lotnictwa z Bydgoszczy. Ma 20 lat, dużo zapału i obok modelarstwa pragnie uprawiać sport spadochronowy, a nawet chce zostać instruktorem. Nie zapomina jednak o modelarstwie nawet i tu na kursie spadochronowym. Wespół z modelarzem Reslerem z Piotrkowa zobowiązał się do założenia modelarni w pobliżu Centrum (bo tutejsza Liga coś się nie kwapi to sama zrobić, jak twierdzi Jurek).



Foto: Koszewski LL (4)

Kolega Łaboda długi czas był kierowcą samochodowym w Okręgu LL w Bydgoszczy. Wykazał się sumienną pracą, zdolnościami i dobrym zmysłem organizacyjnym — awansuje na stanowisko inspektora modelarskiego. Ma lat 20 i szerokie perspektywy pracy dla lotnictwa Ludowej Polski.

Zagadaliśmy się trochę z Jurkiem, a tu co chwila z hukiem otwiera się nowy spadochron i poznajemy nowych ludzi.

Właśnie wylądował w pięknym stylu Bogusław Plamowski, warszawiak, najmłodszy instruktor spadochronowy w Polsce. Ma 20 lat i już 55 skoków! Pierwszy skok wykonał w roku 1947. Został wyszkolony w Lidze Lotniczej. Tytuł instruktora otrzymał w roku 1948, a dzisiaj szkoli innych. Poza tym jest pilotem szybowcowym II stopnia, ale najbardziej ceni sport spadochronowy, któremu chce się poświęcić bez reszty.

Dwa spadochrony, w środku kołysze się sylwetka skoczka. Wylądował. Rozmawiamy, bo po skoku najwięcej można pogadać. Każdy jest taki wesół i szczęśliwy po skoku! Wylądował Romek Lewandowski. Był to jego czwarty skok. Pytam o zawód, o wykształcenie, o zamiłowanie... Jest robotnikiem w jednej z toruńskich fabryk i chce zostać instruktorem spadochronowym. W CW Spad. jest sekretarzem koła Związku Młodzieży Polskiej, przoduje w nauce i wyszkoleniu.

Przyjemnie jest popatrzeć na Romka. Niedawno odszedł od tokarki. Jest szczęśliwy, że oprócz pracy zawodowej może uprawiać jeden z najpiękniejszych sportów, który udostępniła mu władza ludowa.

Czy spotkalibyśmy kolegę Lewandowskiego na kursie instruktorów spadochronowych przed wojną? Z pewnością nie. Jego spracowane dłonie zapewne raziłyby panów instruktorów, a robotnicze pochodzenie bez „pleców“ w postaci znajomości z oficerami i wysokimi urzędnikami nie dałoby mu możności szko-

Mistrzowie sportu spadochronowego: Witold Liczbiński (z lewej) i Zbigniew Chronik (z prawej)





(d. c. na str. 442)



LUDZIE NA SPADOCHRONACH

(c. d. ze str. 441)

lenia. Z pewnością musiałby pracować bez wytchnienia, wzbogacając kasę fabrykanta, który za jego krwawą pracę jeździłby „do wód“ na odtłuszczającą kurację...

Obok, prawie na starcie, wylądował Jacek Haszlakiewicz, dwudziestoletni (wszyscy tu chyba mają po dwadzieścia lat!) gdańszczanin. To jego 10 skok. Rozpoczął szkolenie w roku ubiegłym. Aktywny ZMPowiec. Jest przewodniczącym koła. Zawód w „cywilu“? Kierowca samochodowy. Obecnie kandydat na instruktora sportu spadochronowego.

Gdy rozpoczynano szkolenie, nie wszyscy byli zetempowcami. Było trzech niezorganizowanych. Ale wciągnięci w nurt pracy kolektywnej, bez której nie do pomyślenia byłby normalny tok szkolenia, już w trzecim dniu pobytu na kursie złożyli podania o przyjęcie do ZMP.

Opowiadali mi chłopcy, jaka to była za uroczystość, gdy przyjmowali tę „trójkę“ do koła. Dzisiaj pracują aktywnie w kole ZMP rozumiejąc wartość społecznej pracy, rozumiejąc zadania, które stają przed nimi, jako przed członkami przodującej organizacji młodzieżowej.

Pisząc o uczniach nie można zapomnieć o instruktorach, którzy szkolą nowe kadry spadochroniarzy.

Dwaj instruktorzy w CW Spad. to znani mistrzowie sportu spadochronowego: Witold Liczbiński i Zbigniew Chronik, byli podchorążowie Oficerskiej Szkoły Lotnictwa, gdzie w 1945 roku uzyskali wyszkolenie spadochronowe. Szkolili ich instruktorzy radzieccy, którzy pełni poświęcenia pomagali nam w tworzeniu polskiego lotnictwa. Obaj wspominają z wdzięcznością oficerów radzieckich: ppłk Bydlińskiego i płk Selenirnowa, którzy ich uczyli.

Liczbiński ma na swoim koncie 138 skoków, Chronik — 108. Zaszczytne tytuły mistrzów sportu spadochronowego otrzymali w dniu 1 maja bieżącego roku.

Obaj są młodzi. Liczbiński ma 25, a Chronik 26 lat. Mimo, że są mistrzami nie chełpią się tytułem. Są skromni, wymagający w stosunku do siebie i do uczniów. Wpajają zdrowe zasady swoim wychowankom, szkoląc synów robotników, chłopów i inteligencji pracującej w pięknym sporcie spadochronowym. Nie szkolą obcych. Związani są z uczniami swoim robotniczym pochodzeniem i umiłowaniem wykonywanych obowiązków.

Troską obu mistrzów i instruktorów jest jak najszybsza rozbudowa Centrum.

Twierdzą, że zbyt mało jeszcze młodzieży dociera do Centrum, zbyt mało Okręgi Ligi Lotniczej troszczą się o nadsyłanie nowych kandydatów, zbyt mało pisze się o sporcie spadochronowym i zbyt mało gości odwiedza Centrum. (Być może goście obawiają się zaproszenia — „na spadochron“?).

Sądzę, że teraz wszystkie Okręgi LL przypomną sobie o CW Spad. i przyślą nową grupę kandydatów, wybraną spośród najlepszych członków LL, pilotów szybowcowych, silnikowych, gdyż na razie tylko ci będą mogli szkolić się w sporcie spadochronowym, który potraktowano jako wyszkolenie uzupełniające pilotaż. (Co za marynarz co nie umie pływać?)

Kiedy SiM następny raz odwiedzi CW Spad, obecni uczniowie na pewno szkolić będą już jako instruktorzy swoich młodszych kolegów. Z pewnością spotkamy tam naszych czytelników.

Kto na ochotnika do CW Spad. LL? **Paweł Elsztein**

KRAJOWA NARADA AKTYWU LOTNICZEGO

W dniu 24 czerwca br. odbyła się w Warszawie Krajowa Narada Aktywu Lotniczego. Na naradzie tej Prezydium Zarządu Głównego Ligi Lotniczej podało między innymi do wiadomości tekst uchwały, dającej ocenę VIII Krajowych Zawodów Szybowcowych. Pełny tekst uchwały przytaczamy poniżej:

„VIII Krajowe Zawody Szybowcowe w Inowrocławiu dały szereg poważnych osiągnięć w dziedzinie sportowego wyczynu szybowcowego i wykazały bardzo wysoki poziom pilotażowo-wyszkoleniowy wszystkich biorących w nich udział zawodników.

Kadra zawodników reprezentowana była w 80% przez młodych, całkowicie po wojnie wyszkolonych pilotów Ligi Lotniczej, a zwycięskie miejsca podzielili pomiędzy siebie wyłącznie młodzi piloci, startujący w Krajowych Zawodach po raz pierwszy. Swiadczy to o bogatych rezerwach, jakimi dysponują Aerokluby Ligi Lotniczej.

W czasie trwania zawodów wykonany został lot docelowo - powrotny, który zostanie zgłoszony jako rekord międzynarodowy. Ustanowiony został nowy kobiecy rekord krajowy w przelocie otwartym na szybowcu dwumiejscowym oraz nowy wyczyn homologowany w szybkości przelotu docelowego na trasie 100 km. Nadto uzyskanych zostało na zawodach 18 diamentów do złotych odznak szybowcowych i 13 warunków do złotych odznak, przy czym 4 pilotów zdobyło nowe pełne odznaki szybowcowe.

Zawody wykazały, że szybownictwo Polski Ludowej skupione w Lidze Lotniczej i korzystające z troskliwej opieki państwa przerasta wysoko sport szybowcowy państw kapitalistycznych, dowody czego daje porównanie wyników przeprowadzonych w Inowrocławiu zawodów, z wynikami mistrzostw świata, odbytych w roku ubiegłym w Szwecji.

W związku z tym Prezydium Zarządu Głównego Ligi Lotniczej udziela pochwały wszystkim biorącym udział w zawodach pilotom za ich ambitną, sportową postawę, winszuje im odniesionych sukcesów i życzy im dalszych pomyślnych wyników w dziedzinie wyczynu szybowcowego.

Równocześnie Prezydium Zarządu Głównego LL udziela pochwały i wyraża podziękowanie za ofiarną pracę przy sprawnym przeprowadzeniu zawodów członkom kierownictwa KZS, komisji sportowej, personelu latającego i obsługi naziemnej, a w szczególności:

kierownikowi zawodów— Włodzimierzowi Humenowi

kierownikowi sportowemu — Adamowi Dziurzyńskiemu

szefowi personelu latającego — Józefowi Dembowskiemu

komisarzowi sportowemu — Bogusławowi Chodzickiemu

zawiadowcy portu — Feliksowi Gałązce

kierownikowi technicznemu — Władysławowi Janicy

inżynierowi przyrządowemu — Władysławowi Jüngst

pilotom holującym — Stefanowi Berezce, Stanisławowi Kiszce, Franciszkowi Gołacie

mechanikowi — Aleksandrowi Szafrańskiemu

pomocnikowi mechanika — Edmundowi Poczalikowi

pomocnikom zawodników — Jerzemu Reichhart, Michałowi Wilant.

Specjalnej pochwały udziela Prezydium instruktorowi Tadeuszowi Górze — kierownikowi Obozu Treningowego przed zawodami, za staranne przygotowanie teoretyczne i praktyczne wszystkich zawodników.

Prezydium Zarządu Głównego LL poleca Zarządom Okręgów LL zwrócić szczególną uwagę na rozwój wyczynowego sportu szybowcowego we wszystkich aeroklubach i ośrodkach treningowych Ligi Lotniczej. Poziom i osiągnięcia zawodów wskazują na nasze bogate i niewyczerpane rezerwy. Właściwe wykorzystanie tych rezerw pomoże naszemu ludowemu szybownictwu zająć jedno z przodujących miejsc w skali światowej, miejsce godne naszego wspaniałego marszu ku Socjalizmowi“.

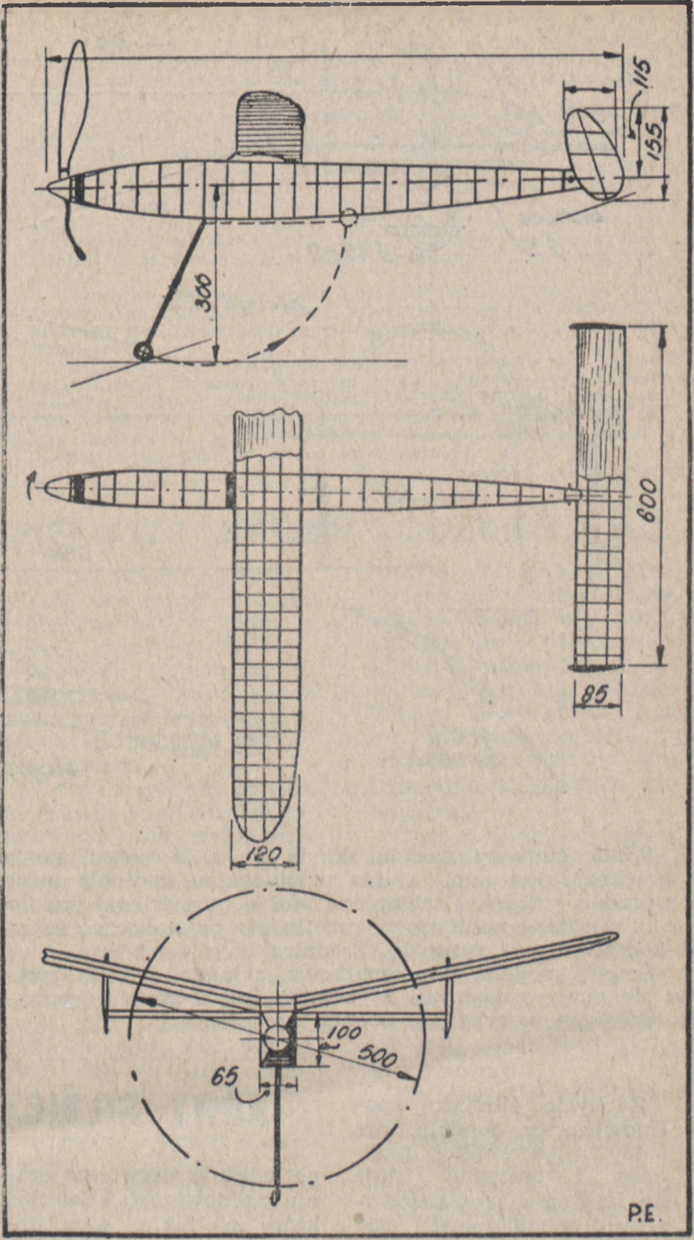
NOWOCZESNA GUMÓWKA

Przy Centralnym Komitecie DOSAW w Moskwie pracuje Centralny Instytut Małego Lotnictwa, który opracowuje nowe standartowe konstrukcje, poddaje badaniom silniki, śmigła, gumę itp. Poniżej zamieszczamy plan i opis jednego z modeli opracowanych przez wspomniany instytut.

Omawiany model gumówki, charakteryzujący się nowoczesnym układem i czystością linii przy celowości zastosowanej konstrukcji został wykonany w Instytucie w dwóch wersjach, jako: 1. balsowy, 2. konstrukcji sosnowo-sklejkowej.

Zadaniem Instytutu było stwierdzenie, który z materiałów wykazuje się lepszymi właściwościami tak w locie, jak i podczas remontu.

Po próbach stwierdzono, że oba modele (z balsy i sosny) wykazywały identyczne właściwości lotne z tą jedynie różnicą, że model z drzewa sosnowego jest bardziej wytrzymały i mniej czuły na częste reperacje. Podczas doświadczalnych reperacji (celowo wykonywanych) stwierdzono, że na przykład: zmiana pokrycia na modelu „sosnowym" jest o wiele łatwiejsza niż na „balsowym". W tym ostatnim klej kazeinowy przenika silnie w balsę, pozostawiając przy odrywaniu pokrycia trudne do oczyszczenia miejsca. Pozostałości kleju poza tym powodują niepotrzebny wzrost ciężaru. Natomiast w modelu wykonanym z sosny wystarcza oczyścić miejsca klejenia pokrycia drobnym szklakiem, aby powierzchnia listewek, rozpórek czy żeber mogła być powtórnie oklejona papierem.



BUDOWA MODELU

Kadłub modelu o wrzecionowatym kształcie ma przekrój prostokątny. Podłużnice wykonujemy z sosny o przekroju 2,5 x 2,5 mm, a rozpórki o przekroju 1,5 x 2 mm.

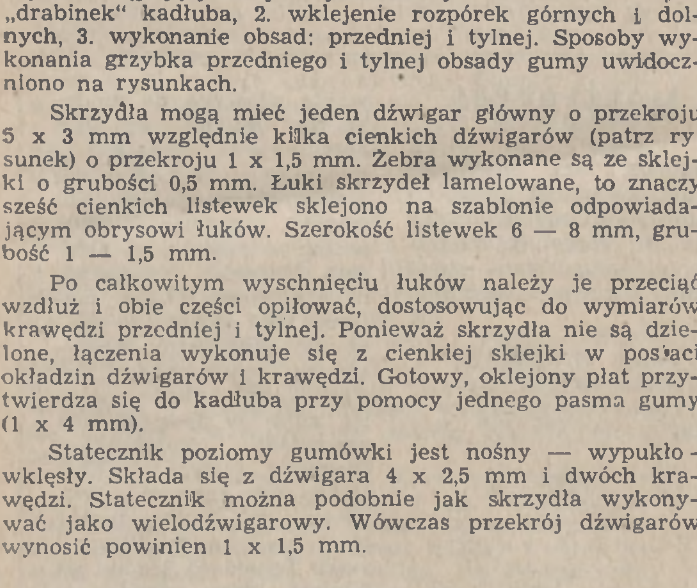
Budowę kadłuba najlepiej przeprowadzać na rysunku roboczym kadłuba (w skali 1:1). Budowa kadłuba składa się z następujących operacji: 1. sklejenie dwóch bocznych „drabinek" kadłuba, 2. wklejenie rozpórek górnych i dolnych, 3. wykonanie obsad: przedniej i tylnej. Sposoby wykonania grzybka przedniego i tylnej obsady gumy uwidoczniono na rysunkach.

Skrzydła mogą mieć jeden dźwigar główny o przekroju 5 x 3 mm względnie kilka cienkich dźwigarów (patrz rysunek) o przekroju 1 x 1,5 mm. Żebra wykonane są ze sklejki o grubości 0,5 mm. Łuki skrzydeł lamelowane, to znaczy sześć cienkich listewek sklejono na szablonie odpowiadającym obrysowi łuków. Szerokość listewek 6 — 8 mm, grubość 1 — 1,5 mm.

Po całkowitym wyschnięciu łuków należy je przeciąć wzdłuż i obie części opiłować, dostosowując do wymiarów krawędzi przedniej i tylnej. Ponieważ skrzydła nie są dzielone, łączenia wykonuje się z cienkiej sklejki w postaci okładzin dźwigarów i krawędzi. Gotowy, oklejony płat przytwierdza się do kadłuba przy pomocy jednego pasma gumy (1 x 4 mm).

Statecznik poziomy gumówki jest nośny — wypukło-wklęsły. Składa się z dźwigara 4 x 2,5 mm i dwóch krawędzi. Statecznik można podobnie jak skrzydła wykonywać jako wielodźwigarowy. Wówczas przekrój dźwigarów wynosić powinien 1 x 1,5 mm.

Tylne zamocowanie gumy i konstrukcja składania podwozia

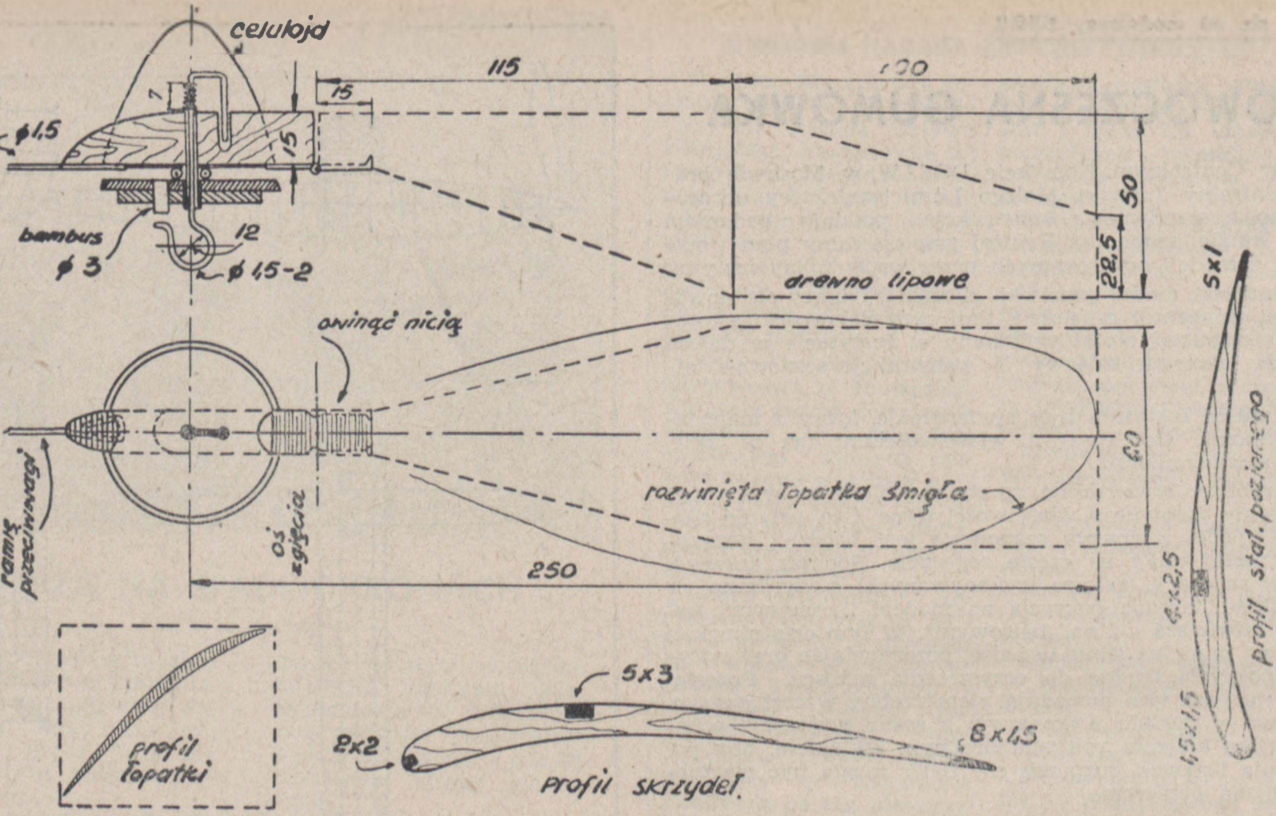


Statecznik poziomy spoczywa na tylnej części kadłuba i jest zaczepiony przednią krawędzią o niewielkie wcięcie, a tylna krawędź zaopatrzona w rurkę papierową oparta jest na bolcu bambusowym, wystającym z kadłuba. Szczegół konstrukcyjny tylnej części kadłuba podano na osobnym rysunku.

Na końcach statecznika poziomego przytwierdzone są dwa stateczniki pionowe z profilami płasko-wypukłymi, a to celem zwiększenia stateczności kierunkowej modelu. Przy każdorazowym odchyleniu z „kursu" stateczniki działają jak małe skrzydełka. (Warto w tym miejscu przypomnieć, że nasz szybowiec „Kaczka" ma na końcach skrzydeł stateczniki o identycznej zasadzie działania). Łuki stateczników poziomych lamelowane. Wymiary podano na rysunku ogólnym.

Celem zmniejszenia oporu czołowego model wyposażono w podwozie jednogoleniowe składane automatycznie po starcie. Fragment kadłuba z konstrukcją podwozia podano na rysunku. Goleń podwozia wykonano z bambusu o przekroju 7x2 mm, zwężającym się przy ośce koła do 4x1,5 mm. Na ośkę koła oraz ramię dźwigni znajdujące się w kadłubie zastosowano drut stalowy średnicy 2 mm. Średnica koła 22 mm. Amortyzator gumowy powodujący złożenie podwozia należy dobrać doświadczalnie, przy czym najczęściej wystarczają dwie nitki gumy o przekroju 1x1 mm.

(dokończenie na str. 444)



Silnik gumowy modelu składa się z 28 pasem gumy o przekroju 1x4 mm. Guma przebiega w kadłubie luźno i z przodu modelu zaczepiona jest o haczyk ośki śmigła, a z tyłu o bolec bambusowy przetknięty przez boczne ścianki kadłuba (patrz rysunek). Średnica bolca — 5 mm.

Śmigło modelu jednołopatkowe, składane po wykręceniu się gumy napędowej, wykonane jest z drewna lipowego. Szczegóły konstrukcji podano na rysunku.

Pokrycie modelu stanowi bibułka papierosowa zwilżona wodą, a po wyschnięciu lakierowana cellonem. Kadłub należy cellonować dwukrotnie, skrzydła i stateczniki raz. Środek ciężkości modelu winien w tym układzie znajdować się w 28 — 30% głębokości płata, licząc od tylnej krawędzi (spływu).

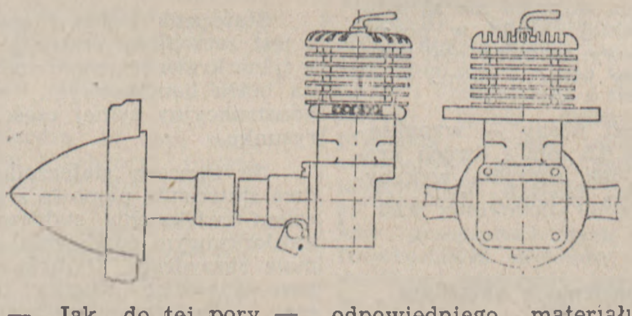
Średni czas lotu modelu bez wpływu termiki — 2 minuty 25 sekund. **(pe)**

NOWY SILNICZEK MODELARSKI

Zdobycie silniczka spalinowego do modelu, nie stanowi już wielkiej trudności i dostępne staje się każdemu zaawansowanemu modelarzowi. Nie decyduje już o tym ani „łut szczęścia", ani też pieniądz.

Jednocześnie z seryjną produkcją silniczków zainicjowaną przez Ligę Lotniczą, budową nowych silniczków zajmuje się szereg konstruktorów-amatorów. Niedawno Czytelnicy oglądali w SiM-ie zdjęcia i opis silniczków wykonanych przez Władysława Kulika ze Szczecina. Konstruktor ten zbudował już trzy silniczki, ostatnio zaś ukończone zostały próby czwartego z kolei silniczka, z zasysaniem przez wał.

Czyniąc zadość życzeniom Czytelników, udajemy się do kol. Kulika. Nie będzie przesadą, gdy powiemy, że cały swój wolny czas poza pracą zawodową poświęca on sprawom motoryzacji „małego lotnictwa" Zastajemy go właśnie przy rozbieraniu najnowszego silniczka, który ma już za sobą szereg udanych prób, których zresztą byliśmy naocznymi świadkami.



— Jak do tej pory — mówi kol. Kulik — mam „szczęście". Wszystkie moje silniczki pracują zadawalająco i nie byłem zmuszony przeprowadzać w nich zmian. To samo jest z ich zapuszczaniem, gdyż stosuję mieszankę paliwową o dokładnej proporcji. Uważam, że jest to najważniejsza zasada, jeżeli chodzi o silniczki samozapłonowe. Bez przestrzegania jej nawet wybróbowane i seryjnie budowane silniczki sprawiają kłopot. Gorzej przedstawia się u mnie sprawa z doborem odpowiedniego materiału, o który trudno. Obecnie rozbieram silnik, aby przekonać się, jakie zaszły zmiany po długotrwałej pracy.

Oglądamy dokładnie silniczek. Jest on wykonany nadzwyczaj starannie i lekko. Długi wał, przez który jest zasysane paliwo i niski stosunkowo cylinder ułatwiają wbudowanie silniczka do modelu, nie psując jego linii opływowych. Gaźnik umieszczony jest od spodu wału. Inowację stanowi sposób umocowania silniczka w modelu, na czterech śrubach, umieszczonych w tylnej ściance karteru. O ile sposób ten okaże się praktyczny, zastosowany będzie w dalszych silniczkach, których próbną serią w ilości 6 sztuk zapowiada konstruktor. Pierwszy występ oficjalny trzech lub czterech silniczków kol. Kulika będzie miał miejsce na Okręgowych Zawodach Modeli na Uwięzi, które odbędą się na początku sierpnia br. w Szczecinie.

Oto główne dane nowego silniczka: pojemność 2,47 cm³; moc 0,15 KM; średnica cylindra 15 mm; skok 14 mm; ilość obrotów 12 000 na minutę; wysokość silniczka 80 mm; długość wraz z okapturowaniem śmigła 134 mm; szerokość 59 mm.

Feliks Pawłowicz



WARSZAWSKI ALL PRACUJE I LATA CORAZ LEPIEJ

W planie Warszawskiego Aeroklubu LL między innymi figurowało zadanie: wykonać próbę pobicia rekordu Polski w przelocie docelowo-powrotnym. Planowano trasę Warszawa — Łódź — Warszawa. Optymiści twierdzili, że najodpowiedniejsza jest trasa lubelska. Długo oczekiwano odpowiednich warunków, które wreszcie zjawiły się 21 czerwca br.

Komunikat meteo na ten dzień przewidywał: słabe wiatry zmienne, termika wypracowana, chmury typu Cu-cong o pułapie od 1 400 — 1 900 metrów. Wspomnianego dnia już o godzinie 8.30 wszystkie szybowce znalazły się na starcie. Prasówka, krótka odprawa i start. Rysiek Bitner i ja otrzymujemy zadanie: przelot docelowo-powrotny Warszawa — Lublin — Warszawa. Godzina 9.33 startuję na mojej „Musze"; chwilę później wznosi się w powietrze Rysiek. Odczepiam się na wysokości 300 m, szukam komina i równym 3-metrowym wznoszeniu dochodzę do pułapu, którego ciemna podstawa świadczy o silnych prądach wstępujących. Rozpoczynam lot na ślepo. Mimo wczesnej godziny wznoszenie jest stosunkowo bardzo silne. Wariometr wskazuje kolejno 4, 5, 6 metrów na sekundę. Strzałka wysokościomierza dochodzi do 2 800 m. Wznoszenie słabnie. Dość. Wychodzę na kurs i robię skok do następnej chmury.

W odległości około 30 km od Warszawy nieco w bok spotykam „Muchę" SP-1078. To Rysiek Bitner, który na tak krótkim odcinku trasy zdołał już odrobić różnicę czasu pomiędzy swoim a moim startem. Chwila namysłu — uciekać czy lecieć zespołem? Nie, lot zespołowy jest jedyną gwarancją wykonania zadania! Przed nami jeszcze 280 km! Odtąd lecąc obok siebie, wkręcając się jeden za drugim w kominy, zbliżamy się do setnego kilometra trasy. Chmury rozpływają się. Wznoszenia wyraźnie słabną. Schodzimy z trasy na prawo w kierunku ładnie rozbudowanych nad Wisłą cumulusów. Jeszcze godzina lotu i jesteśmy nad Lublinem.

W dole widać lotnisko LALL. Meldujemy się na wysokości 900 m i zrzucamy długie czarne taśmy meldunków. Z ziemi odpowiada nam biała rakieta — w porządku. Zauważyli nas. Możemy lecieć. „3-metrowy" komin pod bardzo ładnie rozbudowaną chmurą szybko wciąga nas na 2 000 m.

Teraz rozpoczyna się walka o szybkość. Wcześniejsze lądowanie — to zdobycie rekordu. W drodze powrotnej za Lublinem Rysiek po wejściu w chmurę i uzyskaniu większej wysokości wysuwa się o kilka kilometrów do przodu. Narobić stratę jest dosyć trudno.

Tymczasem odległość do Warszawy szybko się zmniejsza — pozostało jeszcze 100 km. Godzina 14.25. Przechodząc przez słabsze wznoszenia lotem prostym na przeciągniętej maszynie, krążę tylko w 3—4-metrowych kominach. Koło Garwolina na 50 km przed Warszawą doganiam uciekiniera. Przez kilka minut lecimy razem. Pod dużą o ciemnej podstawie chmurą około 45 km przed Warszawą „wykręcamy" się po raz ostatni. Mając 1 750 m i 1,5 m/sek na wariometrze wylatuję spod chmury lecąc w kierunku Warszawy. Bitner pozostał krążąc.

Odległość od Warszawy zmniejsza się. Gocław widać już zupełnie wyraźnie. Nucąc popularną piosenkę o Warszawie i będąc głęboko przekonany o zdobyciu rekordu zbliżam się do lotniska. Wtem kilkadziesiąt metrów wyżej i na większej szybkości przelatuje „Mucha" SP-1070. Rysiek! Zwiększam szybkość kalkulując, czy dociągnę do lotniska. Nic nie pomaga. Rysiek ślizgami podchodzi do lądowania. Właśnie usiadł. 45 sekund po nim ląduję i ja. Rysiek Bitner, nowoupieczony rekordzista wzlatuje w powietrze, tym razem podrzucany siłą ramion kolegów. Entuzjazm przerywa spokojny głos instruktora: hangarować maszyny!

Jutro zaatakujemy rekord szybkości na trasie 100 km. To nie czcze przechwałki. Aeroklub Warszawski pracuje i lata!

Andrzej Ziemiński

NOWE WYCZYNY PILOTÓW LL

Polscy piloci sportowi nie pozostają w tyle za przodującym oddziałem mas pracujących — klasą robotniczą, lecz swymi zobowiązaniami przyczyniają się do podniesienia poziomu sportu lotniczego w naszym kraju.

W odpowiedzi na apel robotników huty „Kościuszko" piloci Aeroklubu Warszawskiego LL podjęli liczne zobowiązania. Między innymi.

Pilotka Aeroklubu Warszawskiego, Lucyna Wlazło wykonując swe zobowiązanie, dokonała na szybowcu typu „Mucha" przelotu docelowo-powrotnego na trasie Warszawa — Łódź — Warszawa, długości 250 km. Start z lotniska warszawskiego nastąpił o godz. 10.33, zrzucenie meldunku nad lotniskiem w Łodzi o godz. 13,36, a lądowanie w Warszawie o 17,10.

Rezultat osiągnięty przez Lucynę Wlazło przewyższa dotychczasowy oficjalny rekord międzynarodowy w klasie D, należący do francuskiej szybowniczki Choisnet-Gohard o 46 kilometrów.

Szybowniczka Aeroklubu Kujawskiego Dankowska dokonała również pięknego wyczynu zdobywając w przelocie docelowym długości 300 km ostatni warunek do złotej odznaki „D". Wynik ten jest gorszy od rekordu Polski zaledwie o 50 km. Dankowska jest w tej chwili pierwszą w Polsce posiadaczką złotej odznaki pilota wyczynowego.

PIERWSZE „KROKI" ŁÓDZKIEGO ALL

Łódzki Aeroklub Ligi Lotniczej przeżywał w dniu 2 czerwca 1951 r. niemałą emocję. Pięciu pilotów szybowcowych wystartowało na przeloty docelowe i pięciu zadanie wykonało. W liczbie ich znalazła się jedna kobieta.

W dniu 2 czerwca br. już od samego rana wrą przygotowania do wykonania zadania, jakie przewidziano na dzień dzisiejszy. Piloci skrzętnie i pieczołowicie sprawdzają każdy szczegół w swej maszynie. Nareszcie nadszedł czas odlotu. Pierwszy odrywa się od ziemi pilot instruktor Kopicki Bernard. Jest już w górze, nabiera coraz większej wysokości. Za nim startują piloci: Bujwid Władysław, Lewandowski Andrzej, nasza Marysia Michalak, a za nią jako ostatni Dworzniecki Mirosław. Po obraniu kierunków „rozpłynęli" się w chmurach.

Oczekujemy meldunków z terenu. Chwile się dłużą. Wśród pozostałych pilotów rozwija się ożywiona dyskusja — dolecą, czy nie dolecą? Pierwszy daje znać o sobie pil. instr. Kopicki. Jest z Bujwidem w Poznaniu. Lądowali pomyślnie, przelatując 176 km. Następnym zgłaszającym się jest kolega Lewandowski — siedzi we Wrześni koło Poznania. Zrobił 145 km! Po chwili oczekiwania telefon. Zgłasza się kolega Dworzniecki, „usiadł" w Turku, no... nienajgorzej. Zrobił 70 km, a do srebrnej odznaki lotniczej sportowej potrzeba zrobić przelot 50 km — wystarczy. A co z naszą „jedynaczką"? Czy wylądowała gdzieś na chmurze? Trochę nas to niepokoi. Nareszcie zgłasza się Marysia. Ho, ho — 100 km od Łodzi! Wylądowała w Kościelnej Wsi koło Kalisza. Zrobiła ładny przelot i jako pierwsza kobieta w Łódzkim Aeroklubie zdobyła srebrną odznakę szybowcową.

Oprócz wyżej wymienionych wyników, pilot Szylberg nad samym lotniskiem robi warunek do srebrnej odznaki szybowcowej — odczepia się na wysokości 400 m uzyskując przewyższenie 1 300 m.

Piloci Aeroklubu łódzkiego zdają egzamin ze swego przygotowania.

Michalak Maria robotnica zakładów pończoszniczo-galanteryjnych w Łodzi w rozmowie po powrocie z przelotu wyraża swą radość z osiągniętego wyniku. Nie trzeba tracić głowy, to grunt — powiada. — Kiedy dostałam się poza znaną mi strefę nad obcy teren, początkowo trochę się bałam, ale od czego głowa i mapa? Ludzie z miejscowości, gdzie wylądowałam, bardzo się dziwili, widząc kobietę wysiadającą z szybowca i mówili, że bocian na Święto Dziecka przyniósł im pilota - kobietę w prezencie.

„Grunt nie tracić głowy". Dobre przygotowanie teoretyczne jest gwarancją wykonania zadania. A, że łódzcy piloci dobrze przygotowali się do sezonu i nie tracą zimnej krwi w czasie trudnych przelotów, dowodem są osiągnięte przez nich wyniki.

St. Szczepanowski

KORESPONDENCI SIMU donoszą

NAJMŁODSZE KOŁO LL PRZODUJE

Jednym z najmłodszych Kół LL na terenie Stalowej Woli jest Koło Nr 8 przy Państwowym Liceum dla Wychowawczyń Przedszkoli. Koło to w dość krótkim czasie nie tylko że dorównało w swej pracy innym kołom, ale pod wieloma względami je prześcignęło. Hasło koła Nr 8 „Każda uczennica szkoły członkinią i aktywistką Ligi Lotniczej" — zostało zrealizowane w 100%.

Członkinie koła jako pierwsze w Stalowej Woli podjęły zobowiązania pierwszomajowe i pierwsze zameldowały o ich przedterminowym wykonaniu.

Obecnie w ramach szkolenia ogólnolotniczego Koło Nr 8 przeprowadza pogadanki lotnicze, prenumeruje czasopisma lotnicze.

Żeńskie koło LL nr 8 jest jednym z przodujących kół na terenie Stalowej Woli i Okręgu Rzeszowskiego LL.

Władysław Kółeczko
Stalowa Wola

MODELARNIA W JAŚLE MUSI BYĆ UAKTYWNIONA

Na Święto Lotnictwa w 1950 roku została założona w Jaśle przy Powiatowym Domu Kultury Związków Zawodowych modelarnia LL licząca 26 członków. Chłopcy z zapałem wzięli się do pracy.

Po kilku tygodniach opiekun modelarni zapomniał o swoich obowiązkach. W lokalu modelarni zaczęto urządzać zabawy, bufety, niszczono sprzęt. Lokal służył do wszystkich celów za wyjątkiem tego, do którego był przeznaczony. Modelarze zniechęcili się do pracy; nikt nie przeprowadzał zebrań modelarzy.

Dzisiaj modelarnia stoi zapomniana nie tylko przez jej opiekuna i założyciela, który wykonał **tylko zobowiązanie** zorganizowania modelarni, nie interesując się jej dalszymi losami.

W modelarni znajdują się narzędzia dla 20 modelarzy, materiały modelarskie, dwa silniczki samozapłonowe i jeden silniczek odrzutowy. Czasem któryś z chłopców przyjdzie do modelarni „podłubać", ale nie ma pracy zorganizowanej.

Szkoda, żeby dobrze wyposażona modelarnia uległa zdewastowaniu. Kto nam przyjdzie z pomocą i postawi naszą modelarnię na nogi?

Stanisław Fundakowski
Jasło

List naszego korespondenta kierujemy do Zarządu Okręgu LL w Rzeszowie, który winien bliżej zainteresować się modelarnią w Jaśle. **(red.)**

NIE MA LOKALU

W Ochójcu na Śląsku istnieje modelarnia LL, która zrzesza modelarzy z okolicznych osiedli.

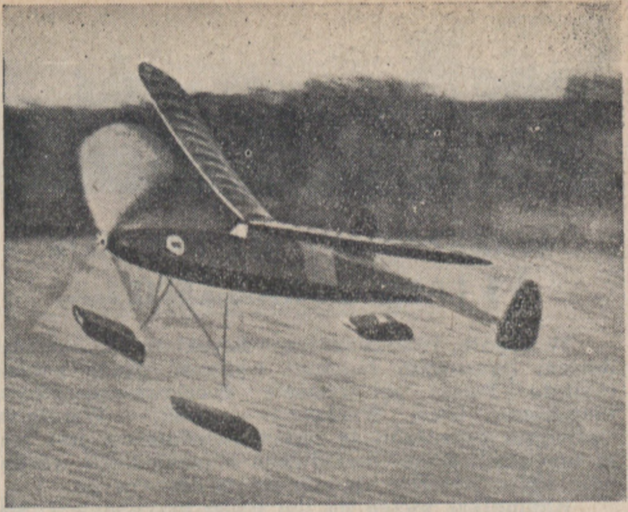
W ostatnich dniach lokal modelarni zajął klub sportowy miejscowej „Stali" na szatnię. Mimo kilkakrotnych interwencji instruktora modelarni w Gminnej Radzie Narodowej modelarze zastępczego lokalu nie otrzymali, a pozbawieni pomieszczenia nie mogą pracować.

Zygmunt Pająk
Piotrowice

Niezrozumiałym wydaje się nam stanowisko Gminnej Rady Narodowej w Ochójcu. Jeżeli lokal modelarni oddano sportowcom „Stali", to modelarzom należy się lokal zastępczy. Ignorowanie interwencji modelarzy w Prezydium Gminnej Rady Narodowej jest nie na miejscu. Prosimy o wyjaśnienie. **(red.)**

W dniu 2 czerwca br. Związek Młodzieży Polskiej w Bytomiu zorganizował wystawę obrazującą działalność ZMP. Na wystawie znajdowało się stoisko Ligi Lotniczej, które cieszyło się dużym powodzeniem wśród zwiedzających
Foto: P. Krasnodębski





Modelarze, dokumentujcie zbudowane przez was modele zdjęciami fotograficznymi! Oto moment startu modelu wodnopłatowca z napędem gumowym, zbudowanego przez Henryka Zawala
Foto: M. Krzyżan

DLACZEGO?

...Zarząd Okręgu LL w Bydgoszczy i ALL w Inowrocławiu zapominają o istnieniu Koła LL przy Państwowym Liceum Przemysłowym w Mątwach? Koło to istnieje od kilku miesięcy. Lecz dotąd nie wykazało się żadną pracą. Nie przeprowadza się zebrań członków, nie prowadzi się szkolenia. Opiekun Koła i jego organizator z ramienia Ligi Lotniczej całkowicie zapomniał o istnieniu Koła LL w Mątwach, które nadaremnie czeka na pomoc i wskazówki w lotniczej pracy.

Janusz Maciejewski
Inowrocław

Mamy nadzieję, że młodzież z Mątw nie czeka nadaremnie. Zarząd Okręgu LL w Bydgoszczy i ALL oraz oddział powiatowy LL w Inowrocławiu po przeczytaniu tej korespondencji bezzwłocznie pospieszą z pomocą młodzieży z Mątw. Może nawet znajdzie się zaginiony opiekun Koła? (red)

* * *

...Modelarnia LL w Rogoźnie nie pracuje? Zajęcia w modelarni odbywają się nieregularnie, nikt się nami nie interesuje, brak jest materiałów modelarskich, na zakupienie których nie mamy funduszów. Dlaczego nikt nam nie przyjdzie z pomocą?

„Sokół"
z Rogoźna

Modelarnię LL w Rogoźnie polecamy opiece Okręgu LL w Poznaniu, którego obowiązkiem jest przyjść z pomocą młodym modelarzom. (red.)

* * *

...Kierownictwo modelarni w Tarnowskich Górach nie przesłało w wyznaczonym terminie kart startowych dla zawodników zgłoszonych do zawodów modeli latających w Katowicach?

Modelarze z Tarnowskich Gór podczas trwania zawodów trzykrotnie puszczali jeden model, który dobrze latał, zgłaszając go pod różnymi nazwiskami zawodników, usiłując oszukać w ten sposób komisję zawodów.

Wstyd, koledzy z Tarnowskich Gór!

Stanisław Gawełek
Katowice



Do „Poczty" w dalszym ciągu napływa wielka ilość listów z zapytaniami dotyczącymi warunków przyjęcia na szkolenie w pilotażu silnikowym wzgl. szybowcowym. Analiza tych listów pozwala stwierdzić, że wielu naszych czytelników niezbyt dokładnie zdaje sobie sprawę z tego, czym jest właściwie „kurs pilotażu". Wielu z nich sądzi, że szkoły szybowcowe czy silnikowe prowadzone przez Ligę Lotniczą są podobne do szkół zawodowych. Dowodem tego są listy, z których dowiadujemy się, że kol. Iksiński czy koleżanka Ygrekówna pragnie w „szkole lotniczej" ukończyć VII czy IX klasę szkoły podstawowej. Oczywiście kol. kol. Iksiński i Ygrekówna są w błędzie. W żadnej ze szkół LL nie można opanować programu nauczania, przewidzianego dla szkoły podstawowej czy zawodowej.

Ponadto niektórzy koledzy i koleżanki (wśród nich także Iksiński i Ygrekówna) są przekonani, że skoro ukończą kurs pilotażu silnikowego czy szybowcowego, to już „koniecznie muszą" zawodowo pracować w lotnictwie. Oczywiście — takie pojęcie jest błędne. Przy obecnej masowości szkolenia lotniczego jasne jest, że wszyscy wyszkoleni przez LL piloci nie „zmieszczą" się w ramach zawodów związanych z „lataniem".

Wielu czytelników zapomina, że „latanie" traktować należy niekoniecznie jako z a w ó d, ale także jako s p o r t. I to cudowny sport! Wiemy przecież, że wszyscy znani sportowcy: piłkarze, bokserzy, tenisiści, czy pływacy są w „cywilu" pracownikami najprzeróżniejszych gałęzi przemysłu, gospodarki, budownictwa, administracji czy rolnictwa. Wiemy, że u nas w przeciwieństwie do krajów zachodnich nie ma zawodów sportowców. Podobnie w lotnictwie sportowym, które jest tak samo masowym jak każda inna dziedzina sportu — nie ma „zawodowych" szybowników ani sportowych pilotów silnikowych. Uprawiając sport lotniczy w aeroklubach LL można być tokarzem, maszynistką, dentystą, murarzem, krawcową, inżynierem lub pracować w każdym innym zawodzie. No i można być oczywiście instruktorem szybowcowym lub silnikowym, albo pracownikiem Ligi Lotniczej.

Rola sportu lotniczego, podobnie jak i rola każdego innego sportu jest niezwykle ważna. Sport podnosi poziom tężyzny fizycznej, przygotowuje młodzież do pracy i obrony kraju, a więc jest ważnym czynnikiem w walce o pokój. Zdobywając kwalifikacje lotnicze w ośrodkach szkoleniowych LL, a następnie podnosząc je systematycznie w czasie treningu w aeroklubach, podnosimy swój poziom zdrowotny, co pozwoli nam jeszcze lepiej uczyć się i pracować. Równocześnie zaś stajemy się cząstką masowego społecznego zaplecza naszego ludowego lotnictwa.

Mamy wrażenie, że to krótkie wyjaśnienie przyda się nie tylko kol. Iksińskiemu i Ygrekównie, lecz także wielu innym naszym czytelnikom. W razie jakichkolwiek niejasności piszcie, a wyjaśnimy. Może chcecie, abyśmy tej sprawie poświęcili specjalny artykuł? Prosimy o wypowiedzi!

A teraz przystępujemy do udzielania odpowiedzi na listy.

Pierwszy list należy do kol. **JANUSZA GOŹDZIEWSKIEGO** ze Środy Wielkopolskiej, który zwraca się do nas z następującą wątpliwością. Mianowicie chodzi mu o to, czy nieumiejętność pływania może być przeszkodą w przyjęciu go na szkolenie lotnicze. Pytanie nie jest tak naiwne jakby się to niektórym wydawało. Jasne, że nie umiejąc pływać można zostać pilotem i nie jest to przeszkodą w przyjęciu go na szkolenie, a jednak... Jednak kol. Goździewski ma słuszną wątpliwość. Nie można być dobrym pilotem sportowym, nie uprawiając również innych dziedzin sportu, takich jak: lekkoatletyka, biegi, narciarstwo, a także.... i pływanie. Lotnictwo wymaga sprężystych mięśni i zdrowego ciała, co można osiągnąć wyłącznie przez uprawianie różnych sportów, poczynając od siatkówki, a kończąc na boksie. Tak więc kolego Goździewski, mimo że możecie się nie obawiać „odwalenia" z powodu nieumiejętności pływania — radzimy Wam... nie stronić od wody.

Kol. **JERZEGO KOŁACZA** z Suchej powiadamiamy, że model szybowca Czesława Tańskiego zamieściliśmy w 19 (255) numerze SiM-u. Jeśli chodzi o warunki przyjęcia na szkolenie lotnicze, to radzimy Wam zajrzeć do poprzednich „poczt", gdzie znajdziecie wyczerpujące informacje. Powyższe odnosi się także do innych kolegów, którzy zwrócili się z podobnymi pytaniami. Są nimi kol. kol.: **TADEUSZ MICHNIK** ze wsi Grzedy, **CZESŁAW KUREK** ze wsi Jałowce, **BOGUSŁAW GUCA** z Kielc, **ANNA MYDŁOWSKA** ze Stargardu, **JERZY ORLIKOWSKI** i **HENRYK BORUCKI** z Wejherowa, **CZESŁAW KWAK** z Suchej, **JÓZEF GRZEBAŁA** z Elbląga, **HENRYK KUBICKI** z Pelplina, **JAN KISIELEWSKI** i **ALBIN ŻAKOWSKI** z Zawiercia, **KAZIMIERZ PIEKARSKI** z Krupic, **HENRYK SZYMAŃSKI** i **STANISŁAW SOMPOLSKI** z Bartoszyc, **S. J.** z Raciborza, **STANISŁAW POGODA** z Łagiewnik, **HENRYK OPORKA** z Szubina, **ZYGFRYD KONIECZNY** z Pamiątkowa, **MARIANNA KNOĆ** z Rejowca, **ADAM RESZCZ** z Olszanki, **ZOSIA GNYPKÓWNA** z Łowicza, **ZYGMUNT PORTKO** z Rejowca, **ZDZISŁAW KRAWCZYK** z Lwówka Wlp., **LEOKADIA JURECKA** z Giżycka, **TADEUSZ BARTOS** z Lublińca, **WITOLD BARTKOWSKI** z Legnicy, **TADEUSZ RYCHLIŃSKI** i **TADEUSZ DOROCIESZ** z Trzcińca Zdroju, **AUGUST SROKA** ze Złopnicy, **WŁADYSŁAW GOŚNIOWSKI** ze wsi Kuźnicy Głogowskiej, **JÓZEF PRABWA** z Czempina, **KRYSPIN JÓŹWIAK** z Tumu, **DYONIZY KOWAL** z Kozina, **PIOTR ARTYMOWICZ** z Bielska Podlaskiego, **JERZY RESZEK** z Oleśnicy, **WŁADYSŁAW MOTWICKI** ze wsi Suszno, **ROMAN OWSIŃSKI** i **Ł. POŁBICKI** z Kościerzyny, **JÓZEF PAWLIK** z Szopienic, **MIROSŁAW JANKOWIAK** z Lublina Legnickiego, **ZENON RUPIEWICZ** z Woli Krobowskiej, **JAN SOBCZAK** ze Słupna, **WŁODZIMIERZ BUDKA** z Elbląga, oraz **JANUSZ WIERZBICKI** z Ciechanowa. Wszystkim wyżej wymienionym radzimy przeczytać „Poczty lotnicze" zamieszczone w 4, 5, 12, 15, 16, 19, 20 i 26 numerach SiM-u z bieżącego roku. Numery te są do nabycia w Redakcji w cenie 4 zł 80 gr za wszystkie.

ANIA „ŁAPICHMUREK" z Opola — bardzo żałujemy, ale na listy anonimowe nie odpowiadamy. Prosimy o podanie nazwiska oraz dokładnego adresu. W wypadku jeśli nie chcecie abyśmy podali Wasze nazwisko w SiM-ie — zachowamy tajemnicę.

Zacytujemy Wam teraz dosłowny tekst listu pewnego kolegi (nazwiska nie podajemy — może zrozumie swój błąd?), który pisze do nas w ten sposób:

„...Chodzę do X klasy, **ale nie mam chęci uczyć się** i dlatego pragnę dostać się na kurs szybowcowy, by zostać lotnikiem Polski Ludowej...". Co myślicie o tym koledze? Czy może on zostać lotnikiem? Bo my myślimy, że nie i dlatego radzimy mu poważnie zabrać się do nauki. Lotnictwo Polski Ludowej nie potrzebuje nieuków!

Kolegów, którzy złożyli podania do Powiatowych Zarządów ZMP lub LL o przyjęcie na kurs w pilotażu szybowcowym względnie silnikowym i do tej pory nie otrzymali zawiadomienia radzimy napisać listy do wyżej wymienionych instytucji z prośbą o wyjaśnienie przyczyny zwłoki w nadesłaniu odpowiedzi. Jeśli to nie poskutkuje — piszcie do nas. Dopomożemy! W sprawie tej otrzymaliśmy listy od kol. kol.: **LUCJANA TOMASZEWSKIEGO** z Biskupca, **DIONIZEGO OLCZYKA** ze wsi Radziechowice, **STANISŁAWA SERAFINA** z Kolbuszowa, **PIOTRA RAJCZYKOWSKIEGO** z Bolesławic, **WALDEMARA PIEGATA**, **WIKTORA SZNUROWSKIEGO**, **WIESŁAWA JAKIMIAKA** i **T. UDAŁOWA** z Płocka, **ZYGMUNTA SZWERMERA** z Rogoźna oraz od **FLORIANA SEKUŁY** ze wsi Krzczonów.

Kolegom i koleżankom uczącym się względnie pracującym, którzy złożyli podania o przyjęcie na szkolenie szybowcowe lub silnikowe i mającym trudności z otrzymaniem urlopów celem odbycia tegoż szkolenia radzimy zwracać się do Miejskich lub Powiatowych Komitetów Kultury Fizycznej, które pomogą im w uzyskaniu urlopów sportowych. Bez porozumienia z Komitetami Kultury Fizycznej szkoły i zakłady pracy nie są obowiązane do zwalniania na urlopy sportowe. Zwracamy uwagę, że jest to jedyna droga dla zdobycia sportowego wyszkolenia lotniczego.

Kol. kol. **JANINĘ BRAUN** z Poznania, **ZDZISŁAWA TEWSA** z Nowogrodu, **KRZYSZTOFA SEGITA** ze Szczecinka i **STANISŁAWA GAWEŁKA** z Katowic zawiadamiamy, że nadesłane korespondencje wykorzystamy. Radzimy przeczytać w 23 numerze felieton o pracy korespondentów pt. „Krytykujcie śmiało".

Kol. **KAZIMIERZOWI KASPRZAKOWI** z Warszawy dziękujemy za miły list.

Kol. **JÓZEF SZCZOTKA** z Węgierskiej Górki. Pomysł pocztówek bardzo dobry. Przedłożonych wzorów w tej formie niestety nie wykorzystamy. Dziękujemy za miły list.

Kol. **EUGENIUSZ ŚMIAŁOWSKI** z Wrocławia. W interesującej Was sprawie radzimy zwrócić się o pomoc do Zarządu Okręgu Wrocławskiego LL — ul. Świerczewskiego 99.

Kol. **HALINĘ SŁUGOCKĄ** z Kalisza prosimy o podanie dokładnego adresu.

Kol. **WITOLDA HRYNKIEWICZA** z **Sopot** zawiadamiamy, że nadesłane materiały wykorzystamy w najbliższych numerach SiM-u.

Kol. **WIESŁAWA MAKUŁĘ** powiadamiamy, że nie pośredniczymy w tego rodzaju sprawach. Radzimy zwrócić się do „Dziennika Zachodniego", który prowadzi na swych łamach interesujący Was dział.

Uwaga Koledzy **MARIAN LIPIŃSKI** i **EUSTACHY RZEPECKI**. Zakład zostaje nierozstrzygnięty, ponieważ żaden z Was nie ma racji. Rekord w przelocie docelowym ustanowiony przez kol. Z. Kudzewicza w dniu 12 czerwca 1950 roku wynosi ani 350, ani 330 km, lecz 345,5 km. Radzimy iść do kina i na ciastka wspólnie — każdy za swoje pieniądze! Dziękujemy za miły list.

Uwaga Kolego **LECHU DUNAJEWSKI!** Wasz utwór zawiera słuszną myśl polityczną, jednakże ze względu na formę na razie nie możemy wydrukować. Radzimy opracować. Może nadeślecie ponadto coś z prozy? (wrażenia z kursu, przygody itp. — maksimum 3 strony maszynopisu z podwójnym odstępem). Prosimy Was o współpracę.

Kol. **L. G** (nazwisko znane redakcji) z **Zamościa**. Macie rację. Istotnie, silnik o wadze 1 600 kg i mocy 3 500 KM będzie miał obciążenie mocy 0,45 kg/KM, ale... dane do artykułu zostały zaczerpnięte z katalogu reklamowego amerykańskiej wytwórni silników. Otóż w celach reklamowych podano tam obciążenie mocy silnika suchego tzn. bez oleju paliwa, bez wszelkich przewodów itp. akcesoriów, co spowodowało, że obciążenie mocy pozornie znacznie zmalało. Oczywiście cyfra ta nie przedstawia żadnej wartości dla użytkowania i stanowi tylko zwykły „trick" reklamowy. Waga silnika kompletnego wraz z olejem, paliwem i wszelkimi akcesoriami (jak podano w artykule) wynosi 1 600 kg. W ten sposób rodzą się legendy o superosiągnięciach zachodniej techniki.

Kol. **ELŻBIETA WRZESIŃSKA** z **Ostródy** pyta, czy mając lat 16 oraz ukończone 6 klas szkoły podstawowej może składać podanie o przyjęcie na szkolenie lotnicze. Wyjaśniamy Wam, że warunkiem przyjęcia na szkolenie w pilotażu szybowcowym jest posiadanie świadectwa ukończenia 7 klas szkoły podstawowej. Musicie więc jeszcze rok poczekać. Radzimy nie tracić czasu i od razu zabrać się do nauki w ramach KWWL (Patrz SiM — dział „Szkolimy się w Kołach LL") co pomoże Wam bardzo w przyszłej karierze lotniczej. Dokładne informacje o warunkach przyjęcia na szkolenie znajdziecie w poczcie lotniczej w numerach 4, 5, 12, 15, 16 i 20 SiM-u z br. Życzymy powodzenia!

Kol. **TADEUSZA SOCHACKIEGO** z **Warszawy** zawiadamiamy, że nadesłanego materiału nie wykorzystamy. Wiadomości są zbyt mało konkretne. Prosimy o coś innego.

Kol. **GRAŻYNĘ FARYŚ** z **Kalisza** prosimy o nadesłanie wiadomości o pracy LL z terenu tego miasta. Dostarczone nam materiały niestety nie nadają się do publikacji.

Kol. **STRUTYŃSKIEGO MICHAŁA** ze wsi Szkółka prosimy o podanie dokładnego adresu. Na tym kończymy naszą pocztę i prosimy naszych czytelników, którzy w niej nie doczekali się odpowiedzi o cierpliwość.

(Ray).

PRZEZ LOTNICZE OKULARY

DATY, KTÓRE POWINNIŚMY ZAPAMIĘTAĆ

1 stycznia 1880 r. ukazał się pierwszy numer pierwszego rosyjskiego pisma lotniczego pt. „Żeglarz Powietrzny".

2 stycznia 1910 r. odbyły się w Moskwie pod bezpośrednim kierownictwem Żukowskiego pierwsze zawody modeli latających. Najlepszy model przeleciał wówczas 17 metrów.

11 stycznia 1939 r. na mocy dekretu Prezydium Rady Najwyższej ZSRR stworzony został Ludowy Komisariat Przemysłu Lotniczego.

17 stycznia 1847 r. urodził się „ojciec lotnictwa radzieckiego" Mikołaj Żukowski.

25 stycznia 1931 r. na IX zjeździe Komsomoł z inicjatywy towarzysza Stalina, objął patronat nad radzieckim lotnictwem wojskowym.

12 lutego 1921 r. Lenin określił konkretne zadania aeroklubów i ustalił system propagandy lotnictwa, którą kluby powinny prowadzić.

8 marca 1923 r. powstało w celu propagandy lotnictwa i zmobilizowania wysiłków całego narodu do budowy przemysłu lotniczego Towarzystwo Przyjaciół Floty Powietrznej (ODWF).

11 marca 1935 r. zorganizowany został w Moskwie Centralny Aeroklub ZSRR, któremu w 1938 r. nadano imię Walerego Czkałowa.

13 marca 1941 r. radzieccy lotnicy Niewiernow i Gajgerow dokonali rekordowego lotu na balonie, utrzymując się w powietrzu 69 godzin 20 minut.

21 marca 1825 r urodził się Aleksander Możajski, twórca pierwszego w świecie samolotu.

30 marca 1784 r. w Moskwie wypuszczony został balon powietrzny bez pasażerów. Po 6 godzinach lotu balon wylądował pomyślnie w odległości 27 kilometrów od Moskwy.

31 marca 1935 r. studentka Leningradzkiego Instytutu Kultury Fizycznej Wiera Fiedorowa dokonała skoku ze spadochronem z wysokości 6 357 metrów bez maski tlenowej.

10 kwietnia 1942 r. S. Christianowicz otrzymał nagrodę stalinowską za wybitne prace naukowe w dziedzinie aerodynamiki.

18 kwietnia 1924 r. pierwszy radziecki samolot sanitarny przewiózł pierwszego pacjenta z zapadłej osady Chodża Milk do szpitala termezkiego.

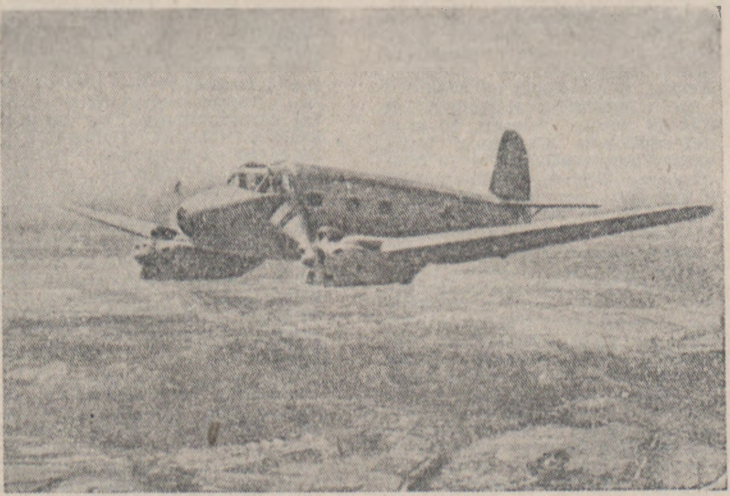
25 kwietnia 1925 r. odbyła się pierwsza promocja słuchaczy Akademii Lotniczej im. Żukowskiego.

8 maja 1938 r. modelarz moskiewski Michał Ziuryn zdobył dla małego lotnictwa Związku Radzieckiego pierwszy światowy rekord odległości lotu w klasie modeli o napędzie silnikowym wynikiem 21.875 km.

22 maja 1937 r. pilotka Paulina Osipienko dokonała rekordowego lotu na wodnopłacie MP-1, osiągając wysokość 8 864 metrów.

8 czerwca 1922 r. na rolniczej stacji doświadczalnej pod Moskwą dokonano pierwszej na świecie udanej próby spryskiwania pól z samolotu, celem zwalczania szkodników rolnictwa.

18 — 20 czerwca 1937 r. bohaterska załoga Walerego Czkałowa dokonała na samolocie „ANT-25" wspaniałego przelotu bez lądowania na trasie Moskwa—Biegun Północny — Ameryka Północna. W ciągu 63 godzin 25 min. samolot przebył ponad 12 000 km, w tym 5 900 km ponad oceanami i lodowcami.



Jak 8 samolot bliskiej komunikacji skonstruowany przez inż. A. S. Jakowlewa

„PIERWSZY START" w ZSRR

W maju, w przeciągu kilkunastu dni nie schodził z ekranów największych kin w Swierdłowsku polski film „Pierwszy start". W kinach „Oktiabr", „M.D.J.", „Sowkino", „Im. Majakowskiego", „Im. Dzierżyńskiego", „Im. Wajnera" i innych codziennie wyprzedane były wszystkie miejsca na każdy z pięciu seansów. Komsomolcy, pionierzy, młodzi robotnicy i uczniowie szkół średnich zakupywali bilety zbiorowe. Filmem interesowali się także studenci 12 wyższych uczelni stolicy stalinowskiego Uralu.

„Pierwszy Start" był żywo komentowany. Wszystkim podobała się jego radosna, optymistyczna atmosfera. Melodię piosenki Haralda nucił cały Swierdłowsk (piosenka była śpiewana w języku rosyjskim, zdubbingowano ją, podobnie jak cały film). Kilkakrotnie na prośbę młodych radiosłuchaczy radiostacja Swierdłowska transmitowała SP-owską piosenkę.

Najlepiej podobała się wszystkim gra Tomka, jego partnerki, inżyniera Góracza i Waltera w roli starego majstra. Duże wrażenie robiła na wszystkich kreacja dyrektora szkoły, starego lotnika - frontowca.

Komsomolcy zwracali również uwagę na niedostatki filmu. Według ich zdania słabo był pokazany ZMP-owski kolektyw. Zarząd ZMP, aktyw ZMP-owski wydawał się zbyt blady i nieprzekonywający. Tomka otoczono opieką, wychowano, a o eleganciku Ryszardzie jakoś ten kolektyw nie pomyślał. Dlatego też przełamanie się Ryszarda jest nieprzekonywujące. Młody widz radziecki uważał, że konflikty w filmie ujęte są niezbyt głęboko.

Mimo tych zastrzeżeń film podobał się i spełnił swoją rolę.

„Pierwszy start" grany jest obecnie w licznych kinach kołchozowych na Uralu.

(wg. tygodnika „Film" nr 26 z dn. 1 lipca 1951 r.)

MAŁY SŁOWNIK LOTNICZY

Cirrus — międzynarodowa nazwa chmur kłębiastych w kształcie pojedyńczych, delikatnych, białych włókien, występujących na bardzo dużych wysokościach (koło dolnej granicy stratosfery). Skrót — Ci.

Cumulonimbus — międzynarodowa nazwa chmur kłębiastych — deszczowych potężnych, burzowych koloru stalowego o ciemnoszarej podstawie i jasno oświetlonych wierzchołkach. Daje ulewne opady. Skrót — Cunb.

Culumus — międzynarodowa nazwa chmur kłębiastych, o rozwoju pionowym przy prawie poziomej podstawie i kopulastym szczycie usianym pączkami. Skrót — Cu.

Czkałow — Walery Pawłowicz — Wielki lotnik radziecki, uczestnik wielkich przelotów bez lądowania przez kraje podbiegunowe. W roku 1936 na samolocie CAGI-25 wykonał lot na odległość 9 374 km, a w roku 1937 — na odległość 8 583 km, przelatując z Moskwy do Portland w Ameryce Północnej .

Czeranowski — Borys — Wybitny konstruktor radziecki specjalizujący się w budowie bezogonowców (samolotów i szybowców).

D

Daltonizm — wada wzroku, polegająca na nierozróżnianiu jednej lub kilku barw zasadniczych. Cierpiący na daltonizm nie są przyjmowani do lotnictwa.

Dedal — bohater najstarszej legendy lotniczej, opiewającej ucieczkę jego na skrzydłach wraz z synem Ikarem z niewoli u króla kreteńskiego Minosa.

NASZA OKŁADKA:

1 lipca — to Dzień Lotnictwa Związku Radzieckiego, lotnictwa w służbie pokoju.

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa, ulica Ogrodowa 65.
Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 6 zł 60 gr, półrocznie — 12,60 gr, rocznie 24 zł.

Wpłacać czekami na konto PKO I-15678 na adres: Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażu „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16 a. Numery pojedyńcze i roczniki z lat ubiegłych można nabyć w redakcji, Warszawa, ulica Ogrodowa 65. Telefon 6-21-48. Zam. 1383 2-B-33353